



Le redressement naval napoléonien de 1810 à 1813 et la géographie maritime de l'Europe

Nicola Peter Todorov

► To cite this version:

Nicola Peter Todorov. Le redressement naval napoléonien de 1810 à 1813 et la géographie maritime de l'Europe. Cahiers du CEHD, 2008, 36. halshs-01241363

HAL Id: halshs-01241363

<https://shs.hal.science/halshs-01241363>

Submitted on 10 Dec 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Le redressement naval de 1810-1813 napoléonien et la géographie maritime de l'Europe,
Cahiers du Centre d'études d'histoire de la défense, n° 36 (2008)

Par Nicola Peter Todorov

En considérant la production d'une géographie historique qui s'entend comme une reconstitution de géographies du passé, on se rend vite compte que non seulement la date mais aussi l'échelle d'observation choisie est imposée par l'état de la documentation. Selon le phénomène auquel on s'intéresse, on en est réduit à l'étude aux échelles nationales, voire régionales. Le survol de la géographie historique donné par exemple par Robin Butlin en témoigne.¹ Cette restriction scalaire s'oppose à la nature de la méthode géographique elle-même qui a pour spécificité de jouer sur l'articulation des échelles. Prendre de la hauteur de vue permet d'ailleurs de relativiser les problèmes. Les grandes conquêtes, l'apparition d'empires éphémères, malgré le cortège de difficultés qu'apporte généralement la guerre, ont ceci de bon qu'elles homogénéisent souvent la documentation à une échelle largement supranationale. La conquête napoléonienne nous fournit un exemple de la production d'une telle documentation relativement uniforme permettant d'envisager une géographie européenne du début du XIXe siècle. Les nouveaux maîtres s'approprient l'espace en prenant d'abord un grand nombre d'informations sur les domaines les plus divers. Les mémoires descriptifs, répondant à des questionnaires de plus en plus uniformisés, rédigés par les intendants ou gouverneurs militaires de chaque province occupée, contiennent aussi un nombre d'informations d'intérêt militaire. Ainsi, le mémoire sur l'Electorat de Hanovre, nous apprend : « Il a été reconnu par deux officiers de la marine française que les bois du Hanovre par leur espèce trop tendre n'étaient nullement propres aux constructions navales. »²

Mais alors que l'engouement pour la statistique à l'époque impériale a intéressé les historiens depuis la fin des années 1970³, la production de données cartographiables qui a résulté de ce travail de recueil d'informations a relativement peu donné lieu à des reconstitutions de géographies dépassant le cadre national. Cependant une documentation relativement homogène, synchrone et assez centralisée existe pour une bonne partie des territoires occupés par les armées de l'Empereur, en particulier pour les territoires réunis directement à l'Empire ou gouvernés par des parents de Napoléon.

La nature de la documentation impose certes souvent au géographe du passé la date de sa reconstitution⁴, mais puisqu'il revient, comme le dit Paul Claval, à l'historien de découper le temps en périodes, il faudrait peut-être s'interroger sur la légitimité d'une telle reconstitution. Le début du XIXe siècle sert dans beaucoup de périodisations traditionnelles à séparer l'époque moderne de l'époque contemporaine, mais bien entendu, en fonction du domaine qu'on explore, il faudrait réfléchir à la pertinence d'un panorama européen des années de l'Empire.

La saisie des données par les administrateurs de l'Empereur s'est souvent, mais non

-
- 1 BUTLIN, Robin, *Historical Geography: through the gates of space and time*, Londres, E. Arnold, 1993, 306p.
 - 2 Archives du ministère des affaires étrangères (par la suite A.M.A.E.), C.P. Brunswick-Hanovre, 54, mémoire de 1803, rédigé donc l'année de la conquête. Pourtant, les descriptions faites en même temps des ressources de ce pays évoquent la production de bois de construction et même de mâtures: Service historique de la défense (SHD), armée de terre, 1 M, 1561 « Le bailliage de Hermannsburg commerce du bois [...] et on en tire des sapins propres à faire des mâts »
 - 3 BERGERON, Louis, (sous la direction de), *La statistique en France à l'époque napoléonienne*, Courtrai 1981, Stuart Woolf distingue ainsi (p. 9-11) trois phases dans l'évolution de la statistique pendant cette période. Après avoir tenté de peindre une image instantanée de la France, les statisticiens, notamment à partir de l'arrivée de Coquebert à la tête du bureau de la statistique (1806), ont eu l'ambition d'élaborer une géographie statistique, une géographie agricole ou industrielle. L'évolution de la statistique durant cette courte période s'accompagnait de progrès dans la collecte de l'information.
 - 4 CLAVAL, Paul, Géographie et temporalités, in : BOULANGER, Philippe, TROCHET, Jean-René (sous la direction de), *Où en est la géographie historique ?* Paris, L'Harmattan, 2005, p. 45

exclusivement, faite dans un but militaire. L'effort titanesque de redressement naval entrepris par Napoléon après Trafalgar et surtout après 1810 en est une manifestation éclatante. Il convient de présenter ce programme brièvement avant d'étudier comment sa mise en oeuvre a influencé l'appropriation de l'espace européen et contribué à une meilleure connaissance de sa géographie.

1. Le programme naval et stratégique napoléonien de 1810

Entre le mois de juillet et le début du mois d'octobre 1810, Napoléon conçoit un programme de construction navale, de recrutement et de formation des équipages dans le but de reprendre la guerre maritime avec l'Angleterre. Dans un délai de quelques mois sont prises de nombreuses mesures, en partie connues, mais dont on a ignoré qu'elles faisaient partie d'un programme cohérent élaboré en quelques mois. Ce programme prévoit la construction dans un délai de deux à trois ans 60 vaisseaux de ligne et de porter en gros la marine impériale à 110 vaisseaux de guerre et un nombre légèrement inférieur de frégates ainsi que de plusieurs flottes de transport et de flottilles. La réalisation de ce programme comporte également la création de nouvelles bases navales.

Bien évidemment, on se pose dès le départ la question du recrutement et de la formation des équipages pour ces vaisseaux de guerre. Dans l'immédiat, les unités de marins employées sur terre en raison de la relative inactivité de la marine - les vaisseaux de Rochefort ont été désarmés après l'affaire des brûlots en 1809 - sont de nouveau affectées à la marine. Chargé de s'occuper du problème du recrutement, le vice-amiral Ganteaume soumet à l'Empereur un mémoire sur la formation des équipages.⁵ Cet amiral croit la réalisation de ce redressement dépendante de deux facteurs seulement : « tout est possible à Votre Majesté : elle aura des vaisseaux, et des marins expérimentés dès qu'elle concevra fortement le désir d'en avoir, et qu'elle sacrifiera *le temps et l'argent* nécessaires. »

Selon Ganteaume, la maîtrise de la mer par les Anglais qui bloquent les ports de la France ne constitue pas un obstacle insurmontable : On mettrait tous les petits bâtiments hors de service, à l'exception de 50 bricks; on en construira en trois ans 250 autres; et, sur cette flotille de 300 bricks employée à la protection des côtes, on formerait les jeunes matelots. A cet effet, il faudrait mettre les batteries des côtes en état de défense, car selon les expériences de Ganteaume dans le midi, elles sont mal servies. Cette flotille d'école pourrait ainsi naviguer sous la protection de batteries, du moins dans certains endroits : l'embouchure de l'Escaut, la côte entre Saint-Malo et Brest et en Méditerranée. Ganteaume observe : « depuis deux ans et demi que je suis à Toulon, 50 petits bâtiments employés dans le 6^{ème} et le 7^{ème} arrondissement n'ont cessé de naviguer soit l'été ou l'hiver, sans qu'un seul ait été pris. » Cette navigation d'instruction doit remplacer celle du commerce, réduite au cabotage par le blocus anglais. Cet amiral expérimenté, mais généralement accusé de timidité plutôt que d'audace, n'y voit pas trop de difficulté : « On m'objectera peut-être la difficulté de faire naviguer les bâtiments de la flottille, nos côtes étant bloquées par les escadres ennemies : Je réponds qu'il est sans doute des lieux où la navigation de ces bâtiments pourrait être gênée, mais qu'il en est beaucoup où avec l'intelligence nécessaire, on parviendra à mettre en défaut tous les efforts de l'ennemi. »⁶

Les côtes les plus propices à cette navigation d'instruction ont donc leur géographie. Il en est de même des populations maritimes. L'amiral hollandais Verhuell écrit ainsi à propos de la conscription maritime dans son rapport sur la marine de son pays, qui vient d'être intégrée dans celle de l'Empire: « Les Nationaux hollandais se forment aisément à la marine, principalement

5 Service historique de la défense (par la suite SHD), marine, Dossier individuel de Ganteaume, mémoire non daté, adressé à l'Empereur qui le mentionne dans sa lettre du 13 juillet 1810 à Decrès, C.N.16643

6 Le choix du brick comme bâtiment s'explique par sa voilure et son grément jugés les plus appropriés à la formation. Napoléon trouve le coût pour la construction de 250 bricks trop élevé et privilégie les chaloupes canonnières et les bateaux canonnières.

ceux des départements de la Meuse, d'Amstelland, de la Frise, de Groningue et d'une partie de la Gueldre. En choisissant des hommes sains et robustes, on en formera bientôt des matelots, surtout en les faisant servir et naviguer par partie sur les flottilles dans le Zuiderzee, les Wadden et ailleurs. »⁷

Pendant les nombreuses séances du conseil de marine sont discutés les différents projets pour la formation des équipages de haut-bord et de flottille. Le 11 septembre 1810, l'Empereur décrète la création des équipages de haut-bord et de flottille. En septembre 1810, est décidée la mise en place de la conscription maritime dans les cantons du littoral. Napoléon ordonne également l'envoi d'une compagnie d'élite d'un régiment de ligne sur chaque vaisseau destinée à surveiller les marins, à leur insuffler sa volonté de vaincre, mais aussi s'entraîner au tir du canon. La création de deux bâtiments école est d'ailleurs décrétée le 27 septembre 1810.⁸

L'idée de reprendre la guerre maritime 5 ans après Trafalgar a paru à certains complètement chimérique et irréaliste. La marine française dispose à ce moment de 43 vaisseaux de ligne, dont seulement 37 sont armés, alors que la Royal Navy en a entre 125 et 130. La différence entre les effectifs de frégates est encore plus importante. Les Anglais possèdent en outre un grand nombre de vaisseaux de ligne de 50 canons, qui pourraient être armés. Les Anglais auraient 120000 marins, alors que la France n'en aurait que 30000, selon les estimations de certains membres du conseil de marine 40000, après les pertes successives opérées par Trafalgar et surtout les pertes subies entre 1805 et 1810. Le programme de redressement naval est cependant élaboré par un certain nombre de marins et d'administrateurs de la marine, au sein du conseil de marine, recréé pour l'occasion le 24 juillet 1810⁹, comme le vice-amiral Ganteaume, le comte Caffarelli, le comte Najac, dont certains ont déjà participé à la préparation de l'expédition d'Égypte, ainsi que évidemment du ministre de la marine, le vice-amiral Decrès.

Ce gigantesque programme de redressement de la marine, visant à atténuer l'infériorité numérique française, voire à obtenir la supériorité, est la condition préalable pour la mise en œuvre de la stratégie impériale d'une opération générale sur mer et sur terre, cherchant à garantir aux forces navales de l'Empire la supériorité locale, là où il s'agirait de frapper.¹⁰ Cette stratégie est une généralisation du principe de la flottille de Boulogne, énoncé déjà en 1805, mais repris en 1806, 1807-8 et surtout 1810.¹¹ Le rôle de la flottille est de forcer les Britanniques à garder dans la Manche des escadres suffisamment fortes pour anéantir une escadre française qui, échappant au blocus de l'un des ports français, se présenterait devant Boulogne pour escorter les troupes embarquées sur une flottille, plus homogène et au tonnage unitaire moyen plus élevé qu'en 1805. Les Anglais verraient donc une partie de leurs forces navales mais aussi terrestres, immobilisées, alors qu'une escadre française escorterait un corps de débarquement sur une flotte de transport, composée d'unités au tonnage élevé, à un autre endroit, comme l'Irlande, l'Égypte¹². Un objectif analogue est assigné à d'autres flottilles, comme celle du royaume de Naples, s'appêtant à

7 SHD, armée de terre, 1M, 1469, 8, mémoire sur la marine hollandaise, 16 juillet 1810

8 A.N./AF/IV/1192/6ème dossier/13, procès-verbal de la 9ème séance du conseil, le 7 septembre 1810;

A.N./MAR./AA/1/10, décret du 27 septembre 1810

9 Comme le montrent les procès-verbaux, ce n'est qu'en été que l'on met de l'ordre dans la comptabilité de la marine pour les exercices de 1806 à 1810

10 TODOROV, Nicola, Vaincre la mer par la terre. La pensée géographique et maritime de Napoléon, in BOULANGER, Philippe, NIVET, Philippe, *La géographie militaire de la Picardie du Moyen Âge à nos jours*, Encre, Amiens 2006, p. 69-78 (version écrite d'une communication faite à la journée d'étude : la géographie et le militaire, organisée le 14 juin 2003, par l'université de Paris IV)

11 TODOROV, Nicola, La Picardie dans le dispositif stratégique offensif et défensif de Napoléon, BOULANGER, Philippe, NIVET, Philippe, *La géographie militaire de la Picardie du Moyen Âge à nos jours*, Encre, Amiens 2006, p. 79-93

12 TODOROV, Nicola, Le projet d'une seconde campagne d'Égypte, article accessible sur le site de la Revue *Thotweb*

franchir le détroit de Messine, menaçant d'occuper la Sicile¹³, toujours contrôlée par les Bourbons, que les Anglais protègent. En 1811, Napoléon prévoit également le rassemblement d'une flottille de débarquement en Corse pour mettre la main sur la Sardaigne¹⁴. Sa mission est la même que celle de la flottille napolitaine de Murat: forcer les Anglais, ignorant où se dirigerait l'escadre de Toulon escortant une flotte de transport, à immobiliser des forces. La flottille française à Hambourg préparant une reprise de l'île de Helgoland s'inscrit dans la même logique, de même que la flotte de transport de Cherbourg, face aux îles anglo-normandes. La multiplication des points à protéger contraint l'ennemi à éparpiller ses forces navales et terrestres: les Anglais disposant d'une armée régulière réduite – 200000, dont 100000 en Europe – ne peuvent que réduire leurs troupes à d'autres endroits, s'ils veulent protéger des points supplémentaires. Ceci provoque des inquiétudes, comme celles des autorités britanniques en Irlande.¹⁵ Toute diminution d'une garnison anglaise diminue aussi les forces françaises et moyens de transport nécessaires pour un débarquement. D'où aussi les avantages que Napoléon reconnaît à la pérennisation de la présence de Wellington au Portugal et qui expliquent bien mieux l'attitude de Napoléon face à la guerre dans la péninsule que la théorie de son désintérêt ou celle de l'incapacité de ses généraux. La guerre d'Espagne force les Anglais à dégarnir d'autres points, comme l'Irlande, l'Ecosse, la Sicile ...Par ailleurs, les forces de Wellington fixées au Portugal ne sont pas disponibles pour des débarquements, comme celui de Flessingue en 1809 visant à détruire les bases navales françaises en plein essor. Et ce genre de raisonnement n'est pas propre à Napoléon.¹⁶

La multiplicité des destinations des flottilles, des flottes de transport et des escadres a dérouté bien des historiens. Il n'a jamais été question, du moins pas pour Napoléon après 1810, de réaliser des expéditions isolées, au hasard des défaillances du blocus anglais. La reprise d'opérations d'envergure n'est prévue qu'une fois rattrapé le retard numérique, car avec 30 à 40 vaisseaux, une opération générale n'est pas réalisable face à un adversaire qui en a 130. En attendant, les petites escadres seraient rassemblées petit à petit dans les ports les plus propices au déclenchement d'une opération générale. Pour déclencher une telle opération, point n'est besoin de prévoir la jonction de deux ou plusieurs escadres, il suffit qu'une escadre substantielle sorte d'un des ports de l'Empire grâce aux conditions météorologiques, qui se présenteraient tôt ou tard.

Napoléon tire ainsi les leçons des pertes essuyées après Trafalgar. La France a perdu une vingtaine de vaisseaux de ligne de 1806 à 1810: or dans tous ces combats, engageant des vaisseaux de ligne, les Britanniques disposaient d'une supériorité numérique, fût-elle parfois

13 *Correspondance de Napoléon*, no.18265, lettre à Clarke du 18 novembre 1811: « Quant à une expédition de la Sicile, il ne faut point la considérer comme une expédition d'un mois ou deux, elle doit être considérée comme une guerre permanente et qu'il faut établir solidement ...Lorsque ces opérations préliminaires seront faites, le mouvement des escadres de Toulon, du Texel, de l'Escaut avec des troupes que je fais partir directement de France fera le reste. »

14 SHD, armée de terre, 1 M 1374, 18-19, Decrès examine les lieux de rassemblement de la flottille en Corse et les rades en Sardaigne susceptibles d'accueillir les vaisseaux escortant la flottille dans son mémoire « Réponse à une dépêche de Sa Majesté sur quelques ports de Corse et de Sardaigne, en date du 2 septembre 1811

15 Public Record Office/H.O./100/165/206, Pole à Ryder, le 22 novembre 1811 : “General Clinton has lately left us and if I am not misinformed, he expressed himself to be most happy at leaving Ireland not only from his wish to serve with Lord Wellington's army but because he felt that under the circumstances in which the army in Ireland is placed the greatest disasters were likely to follow the invasion which we all suppose will take place whenever the enemy may evade our fleets.”

16 TODOROV, *Vaincre la mer...*, p. 74-76; aux témoignages cités dans cet article, on peut ajouter celui du 6 octobre 1810, au moment où son armée sous les ordres de Masséna refoule Wellington derrière les lignes de Torres-Vedras. Napoléon s'inquiète de Corfou, la position-clef de l'Adriatique : « Je ne veux rien négliger pour ravitailler Corfou, que les Anglais pourraient attaquer si les affaires d'Espagne ne leur laissaient plus d'espérance. » C.N.17003, à Decrès, le 6 octobre 1810

légère, sur leur adversaire. Il est clair que lorsqu'au moindre entraînement, s'ajoutait l'infériorité numérique, une escadre française n'avait quasiment aucune chance de remporter la victoire.

Pour certains historiens de la marine, les ponctions effectuées par Aboukir auraient été telles que Trafalgar fut inéluctable.¹⁷ Et après ce dernier désastre, toute tentative de reprendre la guerre sur mer aurait paru si aberrante que Napoléon dut se rabattre sur l'arme économique pour mettre l'Angleterre à genou. Pourtant, les contemporains n'ont pas mesuré l'importance de Trafalgar.¹⁸ Napoléon, quant à lui, n'a jamais dit que les armements entre 1810 et 1812 n'étaient destinés qu'à impressionner l'ennemi. Que la conquête de territoires comme celui d'Irlande, d'Égypte, de Sicile etc. réussisse ou non, la constitution d'une marine égale à la Navy est considérée comme condition préalable pour toute paix avec l'Angleterre.¹⁹

Pour les conseillers de Napoléon, il ne fait pas de doute que ce programme vise à préparer en pleine guerre la reprise de la guerre navale. Malouet écrit ainsi : « Depuis que Votre Majesté a daigné nous développer ses vues la marine, je n'ai cessé ainsi que mes collègues de m'occuper des moyens qui pourraient en accélérer l'exécution – Vous voulez, Sire, créer et préparer l'action d'une grande force navale [...] »²⁰

Bien entendu, on doit s'interroger sur les motivations de ces administrateurs à qui on peut difficilement dénier leur longue expérience. Decrès, s'il est très hostile aux flottilles de débarquement, est loin d'être le grand pessimiste qu'on a voulu faire de lui, comme on verra. Mais surtout, de nombreux vice-amiraux et contre-amiraux, à la tête des escadres en 1812, 1813 et 1814, témoignent leur envie d'en découdre avec les Anglais, et Napoléon ne l'ignore pas. En 1811, l'Empereur visite Cherbourg. Le capitaine Leconte nous a laissé un intéressant récit de cette inspection²¹ : L'Empereur observant l'escadre anglaise, en force égale, demande à Troude qui vient d'être fait contre-amiral : « Auriez-vous quelques chances de succès en la combattant ? Oui, Sire répondait simplement le contre-amiral Troude. » Le lendemain, l'escadre prend le large, mais l'escadre ennemie n'apparaît pas. Enthousiasmés par la présence de Napoléon, les équipages composés de matelots bretons sont déçus. En mars 1811, le vice-amiral Allemand, remplacé par Emériau à Toulon et ignorant sa nouvelle mission, a le « cœur navré » de devoir quitter son escadre au moment où il la croit sur le point d'aller à l'ennemi.²² C'est lui aussi qui, s'il avait disposé de 5 vaisseaux au lieu de 4, qu'il doit conduire de Lorient à Brest, aurait « demandé l'honneur d'attaquer les 5 vaisseaux anglais qui le bloquent »²³. Cosmao, qui a repris deux vaisseaux espagnols aux Anglais après avoir dû abandonner un vaisseau anglais à Trafalgar et qui a donc vécu le désastre, « espère rendre ses services plus utiles dans une escadre constamment en présence de l'ennemi et qui semble avoir des occasions plus prochaines que celle de l'Escaut de le combattre » et demande d'être affecté de nouveau à l'escadre de Toulon²⁴. Le contre-amiral Baste estime en 1811 qu'on peut dans le délai de 3 ans descendre en Angleterre.²⁵ Emériau, le glorieux mutilé d'Aboukir, demande « jusqu'à quel degré il est autorisé avec son escadre de combattre avec

17 MEYER, ACERRA, *Marines et Révolution*, p. 98 et p. 242

18 BATTESTI, Michèle, Les aléas de la stratégie de Napoléon sur mer, *Revue historique des armées*, n° 241, année 2005; *Trafalgar et les aléas de la stratégie de Napoléon sur mer*, 2004

19 Et Napoléon ne le cache pas: Public Record Office, Adm.1 3976: « French official exposé : We shall be able to make peace with safety when we have 150 ships of the line and inspite of the obstacles of the war such is the state of the Empire that we shall have that number »

20 A.N.AF/IV/1208, 1er dossier, 53, 13 novembre 1810, mémoire de Malouet

21 LECONTE, F., *Mémoires pittoresques d'un officier de marine*, Brest 1851, t.1, p.43

22 A.N. AF/IV/1210/7 Doss./12, Lettre d'Allemand à l'Empereur du 7 mars 1811

23 Service historique de la défense, marine, BB/4/345/27, lettre d'Allemand au ministre du 28 février 1812, cf. ibid. sa lettre du 22 janvier au même

24 A.N./AF/IV/1210/8ème dossier/13, rapport du ministre du 26 février 1812

25 A.N./AF/IV/1200, 23, mémoire sur le service militaire et administratif de la flottille impériale et sur l'expédition d'Angleterre; de Baste n'a pas servi que sur des flottilles: après 13 ans de service dans la marine commerciale, il a aussi participé aux expéditions d'Égypte et de Saint-Domingue

l'ennemi. » Hamelin devient en 1813 chef de l'escadre de Brest. Decrès s'inquiète : « ... le contre-amiral Hamelin est plein de zèle, d'ardeur, de bon exemple et de bons procédés pour tout ce qui l'entoure, mais je crains qu'il ne soit pas assez mûr pour le commandement de l'escadre; je crains qu'emporté par une fougue téméraire, il ne commette un beau jour tous les bâtiments sous ses ordres à des chances trop dangereuses. »²⁶

Apparemment, l'effet moral de Trafalgar est faible parmi les marins français. Ils sont avides de rentrer en lice. Leur attitude n'est donc pas monolithique et l'opposition systématique entre une vision terrienne et une vision maritime quant à la possibilité d'une reprise de la guerre navale ne se rencontre pas dans les sources. Bien sûr, les combinaisons stratégiques associant l'armée de terre et la marine jaillissent généralement de la tête des officiers « terriens ». ²⁷ Mais ce silence des marins n'est peut-être pas une preuve de scepticisme.

Alors que donc la supériorité britannique sur mer est écrasante, aucun monarque français avant Napoléon n'a dominé autant le continent européen, et par là, ses ressources maritimes que le vainqueur de Wagram. Or on sait que l'Europe avait connu dans le dernier tiers du XVIII^e siècle un mouvement de navalisation. Même si les ressources maritimes comme les marines de guerre et les populations maritimes d'Europe ont également souffert de l'affrontement franco-anglais, elles ne sont pas complètement réduites à néant et les expériences de la course à l'armement naval du siècle précédent restent acquises. En 1810, la paix règne sur le continent ou plutôt ce que Napoléon appelle une situation « de petite guerre combinée », faisant allusion sans doute à l'engagement britannique dans la péninsule, qui présente à ses yeux certains avantages, comme différentes affirmations le laissent penser. La paix sur le continent est d'ailleurs jugée indispensable pour la reconstitution de la marine. Jusqu'en octobre 1810, rien ne semble troubler le calme sur le continent. On évacue des troupes et des armes des places fortes d'Allemagne et de Pologne, qui s'y trouvaient depuis la guerre de 1809.

La France contrôle une grande partie des côtes de la mer Adriatique, grâce aux provinces illyriennes, aux royaumes d'Italie et de Naples. Depuis le mois de juillet 1810, la Hollande est réunie directement à l'Empire français, et sa marine intégrée à la marine impériale. Le littoral de la mer du Nord est contrôlé directement par des troupes françaises depuis le mois d'août. Quasiment toutes les mesures de ce programme gigantesque imposent des choix géographiques, de la répartition des constructions à celle des contingents à fournir. On s'intéresse donc à la géographie des ressources matérielles et humaines de l'Europe.

2. La géographie des ressources forestières européennes

Les différents programmes de construction navale mis en oeuvre sous l'Ancien Régime avaient déjà fait prendre conscience de la pénurie de la France en bois utilisables pour construire des vaisseaux de ligne. Ce manque qualitatif et quantitatif de bois avait incité les gestionnaires de la marine à s'intéresser à la géographie des forêts européennes exploitables et la possibilité de disposer de ces ressources était devenu un paramètre pris en compte par les diplomates de la monarchie.²⁸ Les descriptions des ressources étrangères relevaient donc bien souvent de l'espionnage.²⁹ A l'apogée de l'Empire, en 1810, les conditions de description et d'exploitation des forêts ont complètement changé. La France contrôle directement ou indirectement une bonne

²⁶ SHD, marine/dossier individuel d'Allemand, lettre de Decrès à l'Empereur du 14 mai 1813

²⁷ TODOROV, Vaincre la mer..., p.76-77

²⁸ ACERRA, Martine/MEYER, Jean, *Marines et Révolution*, Editions Ouest-France, 1988, p. 80-86

²⁹ MEYER, Jean, La guerre d'Indépendance américaine et les problèmes navals européens : rapports de force et influence sur le conflit, *La Révolution américaine et l'Europe*, Actes du colloque international du centre NRS, Paris, Toulouse, Paris, 1979, p. 188 sq. L'auteur souligne d'ailleurs l'éparpillement de cette documentation de l'Ancien Régime

partie de l'Europe et les administrateurs de la marine peuvent directement faire des reconnaissances sur place et bénéficier d'administrations aux ordres de l'Empereur. Depuis longtemps, la marine française se procurait les résineux pour les bois de mâture en Europe du Nord, alors que les bois de chêne provenaient presque tous du territoire national.³⁰ Le territoire de la France de 1810 n'est pas celui de 1789. Le gigantesque programme naval qui prévoit la construction de 60 vaisseaux de ligne en trois ans exige bien sûr le recensement des bois disponibles et exploitables. La construction d'un vaisseau de 80 canons exige l'emploi de 3737 stères de bois (108982 pieds cubes) de chêne et, qui plus est, chaque catégorie de bois doit être présente à une proportion bien précise.

A la fin de 1811, l'Empereur projette d'approvisionner les ports de l'Empire de 8 millions pieds cubes de bois pendant 4 ans. En réalité, l'Empereur semble amplifier le programme initial, car cet approvisionnement est destiné à assurer la construction de 120 vaisseaux de ligne. Le comte Caffarelli, le membre du conseil de la marine qui s'occupe plus spécialement des questions d'approvisionnement, élabore un rapport qui est ensuite discuté par le conseil de la marine, celui des constructions navales et celui de l'administration forestière en deux séances, avant d'être soumis à l'Empereur.³¹ Ce rapport contient, bassin d'approvisionnement par bassin d'approvisionnement, essentiellement calqués sur les bassins versants des grands fleuves, et département par département, la population des arbres de chêne d'au moins 5 pieds de tour du recensement de 1805, réduite d'un sixième. Ce recensement semble avoir été effectué avec une grande précision. Pour l'ensemble de l'Empire, annexions tardives exclues, on affirme que 7337832 chênes d'au moins 5 pieds de tour poussent dans les forêts impériales et communales, 3390514 hêtres et 3152622 "sapins". On se fonde donc sur des données qui sont en principe disponibles pour chaque forêt. Ainsi, le comte Bergon se réfère dans son rapport de décembre 1811 à ce recensement et énumère pour les forêts nationales le nombre d'hectares et le nombre d'arbres de 5 pieds de tour.³² Les données de ce recensement nous permettent de dresser une géographie des arbres de l'essence « chêne » d'au moins 162 cm de circonférence, existant dans les forêts impériales et communales. Or, l'étendue des forêts impériales et communales est très inégale d'une région à l'autre³³ et nous ignorons la superficie des forêts privées, soumises également au martelage pour la marine. Si l'on se fonde sur l'étendue des forêts impériales et communales, on obtient une densité moyenne des arbres de chêne d'un diamètre supérieur à 50 cm de 1,43 individus par hectare.³⁴ Cette moyenne des forêts publiques de la France de 1805 cache bien sûr des écarts spatiaux. Elle est ainsi de 2,1 pour les départements de la 6e conservation forestière (Maine-et-Loire, Mayenne et Sarthe), de 1,1 pour les deux départements de la Loire Inférieure et de l'Ille-et-Vilaine. Dans les forêts de la 19e conservation (Doubs, Haute-Saône, Jura), on trouve 1,9 chênes par hectare. La densité de ces arbres de fort diamètre est en revanche plus faible dans la 28e conservation, qui regroupe 4 départements réunis (0,9).

La carte des bassins d'approvisionnement confirme en effet l'importance des lignes de partage

30 ACERRA, M., Marine militaire et bois de construction. Essai d'évaluation (1779-1789), *Forêts et Révolution*, p.113 sqq.

31 A.N. AF/IV/1208, troisième dossier, rapport en date du 15 janvier 1812; la coopération entre les deux administrations avait été ordonnée par l'Empereur.

32 A.N.AF/IV/1077, Rapport sur les moyens d'approvisionnement en bois du port de Brest par le comte Bergon: la forêt Le Relecq avait ainsi 53 ha et 1747 arbres de 5 pieds de tour, Le Canoët 682 ha et 4810 arbres, Le Coatloch, 400 ha et 3243 arbres. Les forêts du Cranou et de Laudevence n'avaient en 1805, aucun arbre de cette circonférence.

33 La superficie des bois impériaux et communaux est de 5,1 millions d'hectares en 1809. Déduction faite des forêts des conservations des départements réunis, on obtient sur la base du territoire métropolitain actuel, un taux de boisement des forêts publiques de 7,2%. Bien sûr, le problème de la définition de la forêt influe sur celui de sa superficie.

34 A.N.AF/IV/1077, Tableau sur la « Contenance des bois impériaux, communaux et d'établissements publics, il y a ç ce moment 2415041 ha de bois impériaux et 2694408 bois communaux.

des eaux dans leur délimitation déjà soulignée par Martine Acerra.³⁵ Les possibilités de reverser les bois de chêne d'un bassin vers un autre sont très limitées. Napoléon tient beaucoup à augmenter les constructions navales à Brest, mais on lui fait comprendre que cela ne pourrait se faire qu'au détriment des constructions de Cherbourg.³⁶ On peut par exemple envoyer les bois de certains départements des bassins de Cherbourg et de Rochefort à Toulon en utilisant les canaux de Bourgogne, du Centre et du Midi, mais cette modification d'un bassin d'approvisionnement n'aurait augmenté la quantité de bois disponible à Toulon que de moins de 5%. Cette carte nous montre également que la France de 1812 n'est pas pauvre en bois de construction, mais que la répartition des ressources est très inégale. Le seul bassin d'Anvers concentre presque 62% de l'ensemble des arbres de chêne d'au moins 5 pieds de tour. A Saint-Hélène, Napoléon dira qu'Anvers a été la cause qui l'a déterminé à ne pas signer la paix de Chatillon en 1814.³⁷ La lecture de la carte des bassins d'approvisionnement des ports de l'Empire fait comprendre une telle affirmation. Ce ne sont pas tellement les départements de la rive gauche du Rhin, qui appartiennent aujourd'hui à la Belgique et à l'Allemagne qui importaient à l'Empereur, mais bien la possession d'Anvers. Les départements réunis à la France à l'époque révolutionnaire et impériale sont certes parfois bien boisés, mais ne concentrent qu'un tiers (33,9%) des arbres du bassin d'approvisionnement d'Anvers susceptibles d'être utilisés par la marine. La perte des ressources forestières de ces départements n'aurait donc pas empêché la construction navale prévue pour ce port, mais même les départements les plus boisés en chêne de l'ancienne France versent leur bois vers ce port.

Les conséquences de la perte des embouchures des fleuves se jettant dans la mer du Nord auraient été encore plus lourdes en raison de la composition de ces peuplements. A partir des ressources disponibles, le comte Caffarelli évalue les possibilités de fournir les quantités de bois prescrites par l'Empereur pour chaque port. Selon ces estimations, il est possible de fournir dix fois plus de pieds cubes de bois de chêne aux ports d'Anvers et de Hollande que ne l'exigeait Napoléon. L'auteur applique un certain nombre de principes pour estimer les possibilités de chaque bassin de construire des vaisseaux de ligne, en partant de la population de chênes recensés (ni les hêtres ni les "sapins" n'ont malheureusement été énumérés par département³⁸). D'abord le nombre de chênes de 1805 est réduit d'un sixième pour tenir compte des coupes depuis cette date (principe non admis par tous, car la croissance des arbres aurait compensé cette perte de arbres d'au moins 5 pieds de tour). Ensuite, la population de chênes est divisée (arbitrairement) par deux pour tenir compte de l'exploitation difficile des certaines forêts:

« Toutes les forêts dont le recensement a donné le produit ci-dessus ne sont pas susceptibles d'être exploitées. Telle est située sur des montagnes escarpées, loin de toute communication, les frais en seraient immenses, d'autant plus que ne se propose pas de l'abattre toute entière, mais seulement d'y jardiner. Telle autre forêt est bien située; mais elle ne permet pas partout un jardinage, parce qu'elle est épaisse, que les arbres ne peuvent pas être abattus sans détruire les voisins; parce qu'on ne peut ouvrir une voie pour extraire les pièces de la forêt; parce qu'enfin, celles choisies peuvent être tellement éparses que chacune exige une voie d'extraction particulière, qu'on ne pourra ou ne voudra pas entreprendre. »

Après, Caffarelli réduit encore la population pour tenir compte des pertes ou de la sélection entre abattage et les arbres réellement reçus.³⁹ Mais le facteur limitant semble être la proportion

35 ACERRA, M., *Marine militaire et bois de construction...*

36 AN, Mar./BB/1/41/3-6, rapport sur la possibilité d'augmenter la construction navale à Brest (novembre 1810)

37 LAS CASES, Emmanuel comte de, *Mémorial de Sainte-Hélène*, 2 vol., publié par M.Dunan, Paris 1951 , pp.493 sq. et les annotations de M.Dunan

38 Mais en 1812, on dispose du recensement des hêtres et sapins de la circonférence nécessaire pour chaque département.

39 5 arbres sur 8, c'est le rapport admis par H. de COINCY, *Les bois de marine sous le Premier Empire*,

des arbres de 1ère espèce. Celle-ci n'est pas connue par le recensement, mais l'auteur l'estime à l'aide de la composition du martelage annuel pour chaque département.

« Par les calculs faits sur la masse, je n'avais conclu qu'à 187 vaisseaux, la différence (231) provient de ce que la première espèce abonde le plus dans les bassins populeux au contraire de ceux qui sont pauvres. Les rapports varient de 1 arbre sur 3 ou 1 arbre sur 6 ». Ainsi selon le martelage annuel, les arbres de première espèce représentent un tiers des arbres de la population recensée dans le bassin d'Anvers et même 36% dans celui de Toulon. En revanche, dans ceux de Cherbourg, Nantes (Lorient et Brest) et Rochefort seulement 17, 18 et 16,8%. Le bassin d'Anvers possède à lui seul presque 41% des ressources estimées en bois de première espèce, celui de Toulon presque un quart.

L'auteur est conscient que les ressources dépendent aussi de la forme des bois (il faudrait 18% de courbes, 30% de bois courbants, 40% de bois principaux et 12% de bois droit droit). Mais aucun principe ne pourrait être appliqué, selon lui, pour évaluer plus précisément ce critère. Caffarelli arrive donc à un certain nombre de vaisseaux de 80 par bassin. Il est clair qu'un tel rapport aurait pu inciter Napoléon à accentuer encore davantage l'activité d'Anvers. Or, Napoléon a terminé en octobre 1811 une tournée dans les ports du Nord et a pris conscience des inconvénients d'Anvers (difficulté de sortir, facilité pour les Britanniques de bloquer le port.) Donc, il ne suit pas les "suggestions" implicites d'augmenter la production au détriment du bassin d'Anvers, mais se montre compréhensif quant à la pauvreté des bassins approvisionnant des ports de l'Atlantique et de la Manche.⁴⁰

Les ressources des autres bassins sont en effet décrites comme pauvres. Ainsi, on note à propos du bassin de Cherbourg: « Les bois de ce bassin s'écoulaient vers Brest, lorsque la navigation était praticable. Il faut les lui ménager, lorsque les choses changeront, parce qu'il est pauvre dans ses ressources ». Ces considérations nous incitent à réfléchir sur l'impact de ces prélèvements de la marine sur les forêts de l'époque. Caffarelli estime que la marine ne prélève annuellement que 1,7 arbres par hectare de coupe. La géographie du martelage annuel reflète à la fois la répartition des forêts en général, mais aussi les besoins de la marine. Les forêts à proximité des ports sont ainsi proportionnellement davantage mises à contribution. Les statistiques de 1809, qui ne détaillent pas les essences, nous permettent de calculer le poids du prélèvement de la marine dans les coupes ordinaires et extraordinaires des bois impériaux. Mais là encore, la conservation d'Alexandrie, avec 25 arbres prélevés par hectare de coupe, fait exception. En fait, à part dans 6 conservations (sur 29) le prélèvement n'excède pas un arbre par ha de coupe. Comme on y trouve des conservations qui recouvrent en partie les Pyrénées, on peut supposer que ce martelage concerne des résineux utilisés pour les mâtures, malgré la mauvaise réputation des résineux pyrénéens⁴¹. Le prélèvement énorme dans la conservation d'Alexandrie, qui comprend les régions ayant fourni au XVIIIe siècle la marine de Gênes en résineux ⁴² s'explique probablement de la même manière.

Quel aurait été l'impact de cette coupe extraordinaire ? Selon certains, les forêts domaniales auraient, grâce à la chute de l'Empire, échappé à de véritables défrichements.⁴³ Pourtant, dès le départ, il est entendu que ces coupes devraient se faire sans dégrader les massifs. Il ne s'agit que

Bulletin de la Société forestière de Franche-Comté et Belfort, mars 1914, p. 343

40 LEPELLEY, Roger, *Frégates dans la tourmente 1812-1814*, 1993 p. 176, le décret du 25 avril 1812 ordonne l'approvisionnement de la marine en 225000 stères de bois de chêne dont 132000 stères sont attribuées à Anvers et aux ports de Hollande. Le volume de bois de chêne accordé à Anvers ne dépasse donc pas le celui de 4 millions mètres cubes prévu initialement par l'Empereur.

41 MEYER, ACERRA, *Marines et Révolution...*, p. 84

42 GAUDENZIO, Paola/CICILLOT, Furio, *Woodland management and timber supply for ship masts in eighteenth century western Liguria (Italy)*, in : Watkins, C. (sous la direction de), *European Woods and Forests: Studies in Cultural History*, p. 157-163

43 *Les eaux et forêts du 12^e au 20^e siècle*, Paris 1987, p. 379

de jardiner. Dans l'ensemble, il faudrait pour construire les 120 vaisseaux voulus par Napoléon et pour assurer en même temps les autres approvisionnements des ports 543937 arbres, soit 7,4% de la population de chênes recensés en 1805.⁴⁴ Rappelons que ce recensement ne comprend pas les forêts des territoires rattachés après cette date, à savoir celles du Piémont, de Parme, de la Toscane, des Etats Romains, de l'Illyrie, des départements hanséatiques, de la Hollande. Les forêts de Corse n'ont pas non plus été recensées en 1805. On prend des renseignements sur les ressources des pays conquis. Ainsi, on trouve en Istrie 380 bois de première classe à l'usage exclusif de la marine et 578 de deuxième classe également destinés à la marine et même dans les 3216 bois communaux ou particuliers, on trouve des bois de chêne propres à la marine. « Généralement tous les chênes sont destinés pour la marine de Venise, on trouve toutes les courbes nécessaires pour la construction des vaisseaux [...] Tous les arbres en général des 1^{ère}, seconde et même ceux des propriétés particulières sont destinés uniquement pour le service de la marine. On les coupe au besoin et on les enlève sans que les propriétaires puissent prétendre à aucune indemnité, on leur laisse les branches et le taillis seulement. »⁴⁵ Les descriptions élogieuses de ces forêts de l'ancienne République de Venise, malgré la dégradation intervenue sous le gouvernement autrichien, concordent avec celles faites par les Anglais, qui ont ravitaillé leur escadre en Méditerranée, avant d'être obligés de se rabattre sur les forêts d'Albanie, après la conquête française en 1809. A maturité, les chênes y avaient de 3,5 à 5,5 pieds de diamètre, leur bois était de bonne qualité et avait toutes les formes requises par la marine.⁴⁶ L'ingénieur Tupinier, dépêché à Trieste et à Fiume en 1810, ne rapporte, en revanche, de son voyage que « des données peu satisfaisantes sur les ressources maritimes d'un pays dont autrefois la république vénitienne avait tiré un grand parti. »⁴⁷

L'Empereur ordonne la mise en place de commissions extraordinaires pour recenser les arbres propres à la marine. Nous ignorons, à l'heure actuelle, dans quelle mesure ces commissions ont entrepris et achevé leur travail avant la chute de l'Empire. En tous cas, l'effort de recensement entrepris sous le Premier Empire ne semble pas avoir été poursuivi par les régimes qui lui ont succédé immédiatement.⁴⁸ Les administrateurs de la marine cherchent à se décharger sur l'administration forestière notamment « les soins d'abattage, d'équarrissage, et de transport hors de la forêt jusqu'aux ports flottables, doivent être exclusivement remplis par l'administration des forêts », alléguant la faiblesse des effectifs des services de la marine. La situation semble donc encore bien différente de celle qui prévaudra sous les régimes ultérieurs.⁴⁹ Le recensement conservé pour les forêts de la couronne (19 janvier 1812), des capitaineries du Louvre, de Versailles, de Rambouillet, de Fontainebleau et de Compiègne nous indique les superficies de ces forêts, leur traitement en futaie ou taillis.⁵⁰ Tous les arbres au dessus de 3 pieds de tours sont

44 Ces arbres ne seraient pas prélevés que sur la population recensée, mais proviendraient aussi des forêts privées, même si l'Empereur cherche à s'affranchir d'achat de bois auprès des particuliers. La proportion que l'on aurait dû prélever sur la population recensée de chênes aurait été inférieure.

45 SHD, armée de terre, 1 M, 1598, mémoire sur les provinces illyriennes, 25 mars 1811

46 CRIMMIN, Patricia K., *Hunting for naval timber in the Adriatic 1802-1815, IIIe journées franco-britanniques: Français et Anglais en Méditerranée 1789-1830*, SHM, 1992, p. 151: les chênes de ces forêts semblaient « of every form for the construction of ships »

47 TUPINIER, Jean-Marguerite, *Mémoires du baron Tupinier*, Texte établi et annoté par Bernard Lutun, Editions Desjonquères 1994, p. 118 sq.

48 PUYO, Jean-Yves, *La fin d'un enjeu stratégique 1820-1870*, Corvol, Andrée, sous la direction de), *Forêt et Marine*, Paris, L'Harmattan, 1999, p. 243 sq. Pendant les années 1820 à 1850, les administrations semblent ignorer les superficies forestières publiques et leur régime.

49 PUYO, Jean-Yves, *L'épineux problème des bois de marine: l'affrontement services de la marine – corps forestier (France, 1820-1860)*, VILLAIN-GANDOSSI, Christiane, sous la direction de, *Deux siècles de constructions et chantiers navals (milieu XVIIe – milieu XIXe siècle)*, Editions du CTHS, 2002,

50 SHD, Marine, MS 243, Recensement des arbres propres aux constructions navales qui existent dans les forêts de la couronne, 19 janvier 1812

recensés jusqu'à 15 pieds de tour, pour chaque pied entier, de même que pour chaque population, le nombre d'individus que l'on pourrait extraire. Ce recensement ne nous fournit pas seulement des indications, très approximatives, sur la structure des peuplements, mais aussi des renseignements sur les pratiques de récolte.

Le recensement des arbres propres à la construction navale dans les forêts de la couronne

| Capitainerie | Louvre | Versailles | Rambouillet | Fontainebleau | Compiègne |
|--|---------|------------|-------------|---------------|-----------|
| Futaie | 764 ha | - | - | 649 ha | 6750 ha |
| Taillis | 5773 ha | 8421 ha | 11750 ha | 4457,5 ha | 2000 ha |
| Superficie totale | 6537 ha | 8421 ha | 11750 ha | 5106,5 ha | 8750 ha |
| Part des arbres de plus de 5 pieds de tour dans la population recensée (plus de 3 pieds de tours) en % | 2,5 | 25,4 | 27,3 | 33,5 | 42,4 |
| Leur densité (à 0,07 l'hectare) | | 1,29 | 1,01 | 1,04 | 14,37 |
| Proportion des arbres que l'on croit pouvoir extraire | 65% | 9,9% | 18,6% | 60,7% | 19,3% |
| Proportion des arbres marqués par les agents de la marine entre 1806 et 1812 dans la population recensée | 0 | 2,1% | 5,3% | 34,8% | 4,6% |
| Dans la population jugée exploitable | 0% | 21% | 28,3% | 57,2% | 23,6% |

La densité des arbres de chêne en question est nettement plus élevée dans la forêt de Compiègne (plus de 32 individus à l'hectare) que dans les autres forêts: c'est la seule où la futaie domine. Dans toutes les autres, la futaie est minoritaire, voire absente. Il s'agit donc majoritairement de taillis (sous futaie). Les arbres utilisables par la marine n'y ont qu'une densité de 2 à 5 individus par hectare et encore, ces calculs réalisés par les auteurs du recensement prennent en compte tous les arbres au-dessus de 3 pieds de circonférence. Les arbres d'une circonférence d'au moins 162 cm sont plus clairsemés qu'à l'échelle nationale, à part dans la forêt de Compiègne, où leur densité est dix fois supérieure à la moyenne. Le traitement en futaie régulière, pratiqué dans les forêts de la couronne, est critiqué par les auteurs contemporains pour

des raisons d'ordre économique, mais on invoque aussi la mauvaise qualité de ces vieux bois.⁵¹ En tous cas, le traitement et conditions de végétation influent sur les propriétés du bois, parfois davantage que l'espèce de chêne⁵², qui n'est pas précisée par le recensement.

La détermination des arbres dont l'extraction est possible se fait également à l'arbre près. On pratique une ventilation selon le diamètre des troncs. Dans la forêt de Versailles, c'est à peu près systématiquement un dixième de chaque catégorie. Dans la forêt de Fontainebleau, tous les arbres de plus d'au moins 6 pieds de tours peuvent être abattus, selon les agents forestiers. On pratique donc un traitement différencié selon les forêts. « Tous les futaies de la forêt de Fontainebleau à l'exception des ventes à l'Empereur étant depuis longtemps sur le retour, les arbres désignés pour le service de la marine sont susceptibles d'être exploités sans qu'il résulte le moindre dommage » La forêt de Fontainebleau pourrait ainsi fournir 60% de ses arbres de plus 5 pieds de circonférence, celle de Compiègne moins de 20%. La statistique des arbres marqués, de 1806 à 1812, par les agents de la marine, qui comprend probablement aussi d'autres essences permet de se faire une idée du prélèvement habituel.⁵³ Or, le prélèvement cumulé de ces années n'est pas négligeable et l'on trouve des proportions semblables à celles prévues par le recensement de janvier 1812. La statistique des arbres marqués confirme donc la forte exploitation de la forêt de Fontainebleau.

Ce sont pourtant les forêts près des arsenaux qui sont les plus lourdement touchées par les prélèvements de la marine. Le programme stratégique énoncé par l'Empereur dans sa lettre du 17 septembre 1810 prévoyait la réunion d'une grande escadre à Brest par la concentration progressive des escadres de Rochefort et de Lorient. Napoléon tient beaucoup à augmenter la construction navale à Brest, mais le rapport du directeur général des forêts, le comte Bergon, dresse un tableau sombre des forêts des départements du Finistère, des Côtes-du-Nord et du Morbihan et notamment de celles qui sont directement affectées au service de l'arsenal. Dans ces forêts, tous les arbres des trois premières « espèces » ont disparu.

Pour ce qui est de la construction des coques des navires, le programme naval de Napoléon n'est donc pas mis en cause. En revanche, l'importance de ces constructions dépend de l'hydrographie et de la géographie des forêts. Et cette répartition des constructions ne coïncide malheureusement pas avec celle des bases navales les plus propices à la réalisation de la stratégie impériale. Car, mis à part le regroupement progressif des escadres dans certains ports, les escadres ne sont destinées à sortir au combat qu'une fois réalisée approximativement l'égalité numérique avec l'ennemi.

Les ressources en bois de construction ne se limitent pas aux forêts de l'Empire français. D'un côté, l'Empereur contrôle directement les forêts du grand-duché de Berg qui pourraient également approvisionner les ports d'Anvers et de Hollande.⁵⁴ D'un autre côté, il envisage l'achat massif de bois des forêts du bassin versant de l'Elbe. L'idée lui a été suggérée par le conseiller de marine, Malouet.⁵⁵ La question est examinée par le conseil de la marine qui prépare également une lettre

51 PUYO, Jean-Yves, La circulation des conceptions forestières entre la France et l'Allemagne au XVIIIe et XIXe siècle, BOULANGER, Philippe, TROCHET, Jean-René, *Où en est la géographie historique ?* L'Harmattan, Paris, 2005, p. 285

52 L'état isolé ou serré dans lequel vivent les arbres a beaucoup d'importance. Des chênes qui croissent en massif fournissent un bois moins dur, moins dense, moins nerveux, à fibre plus droite, que ceux qui sont isolés ou espacés dans la réserve du taillis sous futaie.

53 A.N.AF/IV/1077, pour se faire une idée du prélèvement annuel moyen, il faut diviser les valeurs de la dernière ligne du tableau par 7. On prélève donc par an entre 3 et 4% des arbres jugés exploitables, sauf pour la forêt de Fontainebleau. Dans un laps temps de 25 à 40 ans, de nombreux individus de diamètre inférieur doivent atteindre 5 pieds de tour.

54 A.N.AF/IV/1859, dossiers sur l'administration des forêts du grand-duché de Berg

55 A.N.AF/IV/1208, 1er dossier, 52-53, mémoire adressé à l'Empereur, le 13 novembre 1810 « Mais si les renseignements que je me suis procuré sont exacts, les forêts situées sur les bords de l'Elbe ou y aboutissant par les rivières de l'intérieur de l'Allemagne, peuvent facilement fournir jusqu'à six millions

pour le consul général à Hambourg.⁵⁶ L'Empereur se promet par cet achat la baisse du prix du bois. D'ailleurs, la protection du transport de ces bois de Cuxhaven à Amsterdam et Anvers entraînerait les marins des flotilles. Decrès n'envoie pas la lettre à Hambourg, on en ignore les raisons. Pourtant, avant la guerre maritime, l'ancien Electorat de Hanovre fournissait des bois de construction à l'Angleterre.⁵⁷ L'Empereur possède des forêts dans plusieurs Etats européens et dans les territoires réservés.⁵⁸ La marine avait aussi besoin d'autres bois que le chêne, mais numériquement ces besoins sont inférieurs à ceux de chênes.

Quant aux bois pour les mâts, le problème du transport est plus grand. Les mâts sont faits de troncs de résineux⁵⁹, le grain de leur bois doit être fin. L'évaporation de la résine rend les mâts cassants. Le problème est aussi celui des dimensions, celles des résineux pyrénéens ne sont jugées suffisantes que pour les petits mâts. Bien sûr, ces mâts sont des mâts d'assemblage, réalisés selon une technique comparable à celle du contreplaqué. Les mâts sont faits de trois pièces accolées, découpées et collées, puis serrées par une ceinture de fer.⁶⁰ Mais l'usage des troncs est réglementé : on n'utilise que les grandes pièces pour les mâts de hune des vaisseaux de premier et deuxième rang.⁶¹ Donc, il faut bien des pins de 30 à 40 mètres de hauteur pour faire des mâts.

Traditionnellement la marine française s'approvisionnait en achetant des bois de pins de Russie, qui étaient embarqués à Riga. En temps de paix, on les transportait à travers la Baltique et la mer du Nord. En temps de guerre, en raison de la maîtrise de la mer par les Anglais, ce transport était aussi difficile que celui des bois de chêne à Brest depuis Nantes ou Cherbourg. La marine possède un dépôt à Copenhague et accélère le transport de ces mâtures en passant par Kiel.⁶² La marine dispose encore à Riga de 1009 grands mâts achetés en 1808. Ceux-ci doivent alors être transportés à Dantzig, puis à Anvers. Le budget de 1811 prévoit d'ailleurs l'achat de 2000 autres

de pieds cubes: plusieurs de ces forêts telles que celles du duc de Brunswick sont à la disposition de Votre Majesté ». 6 millions pieds cubes représentent 3 quarts de la coupe extraordinaire projetée un an plus tard. Malouet a même suggéré à l'Empereur d'inciter le Danemark et la Suède d'augmenter leurs forces navales et de leur vendre, à bas prix, le bois de chêne nécessaire. Mais l'Empereur n'accepte pas cette idée: il veut une marine uniformisée, entièrement à ses ordres. Mais Malouet a raison en supposant les ressources danoises insuffisantes: seulement 4% de la superficie du royaume est boisée vers 1800: JENSEN, Marius, *Afforestation in Denmark*, in : MATHER, Alexander, (sous la dir.) *Afforestation: policies, planning and programme*, Belhaven, CRC Press, 1993, p 50 (carte)

56 A.N. 128AP/3, 240 lettre au consul général à Hambourg, 14 août 1811: « Quoique les bois de la Prusse, de la Saxe, de la Bohême et de la Westphalie aient été réputés de qualité médiocre pour la construction des vaisseaux, cependant les vues de l'Empereur se portent vers l'accroissement de la Marine, je désire tirer parti des ressources qu'offrent les contrées qui avoisinent l'Elbe ou qui y versent leurs eaux ». La lettre de Caffarelli porte l'annotation marginale: « Le ministre n'a pas fait partir cette lettre ».

57 AMAE, Correspondance politique, Brunswick-Hanovre, vol.55, 287, lettre de l'ambassadeur de France, 1819: la balance commerciale du Hanovre avec l'Angleterre est déficitaire, alors qu'avant 1803, les importations étaient compensées par l'exportation de bois et de toiles. Depuis la guerre, en revanche, l'Angleterre a pris l'habitude de s'approvisionner aux bois de Norvège et du Canada.

58 Landeshauparchiv Sachsen-Anhalt, Wernigerode, Rep. B 37, XIX, n°2: l'Empereur ordonne ainsi une coupe extraordinaire dans le territoire d'Erfurt. Les agents forestiers doivent subdiviser le bois selon sa destination en quatre catégorie, dont la quatrième comprend les bois de marine. Mais les habitudes de ces forestiers sont différentes de celles de leurs collègues français. Il ne semble pas que des agents de marine soient présents systématiquement dans ces forêts étrangères.

59 Il faut des résineux à croissance lente. Cette condition est normalement présente en montagne et dans des contrées septentrionales.

60 MEYER, *La guerre d'Indépendance américaine*, p. 218

61 MEYER, ACERRA, *Marine et Révolution*, p. 84 sq.

62 A.N. Mar. BB/1/105, rapport du 13 octobre 1810: « Déjà 164 grands mâts, 149 menues mâtures et 270 bordages ont passé Bremervorde et sont descendus la Gueste dans le Vesper. De plus 282 grands mats, 510 menues mâtures et 213 bordages expédiés de Kiel à la suite, ont traversé l'Elbe aussi sans danger et sont rendus à Bremervorde »

grands mâts et de 1000 mâts moyens d'assortiment.⁶³ Le coût prévu de l'opération s'élève à plus de 5 millions de francs. Mais en février 1811, l'Empereur interdit l'achat d'autres munitions navales dans le Nord: le ministère estime que l'on n'a pas besoin de cuivre, de fer et de chanvre du Nord.⁶⁴ On se limite à transporter en France les pins achetés en 1804 et 1808.

Afin de transporter les bois de construction à leur destination, le ministère de la marine fait reconnaître la navigabilité des fleuves. On prend des renseignements sur certains canaux susceptibles de faciliter le transport entre la Baltique et la mer du Nord.⁶⁵ En 1811, on élabore ainsi une carte des cours d'eau navigables depuis Riga jusqu'à Anvers. On profite ainsi des canaux creusés en Prusse à l'époque de Frédéric II. Mais sur le chemin entre Hambourg et Anvers, il restait plusieurs tronçons de transport terrestre. ⁶⁶Déjà en 1809, le ministre de la marine s'était adressé à l'intendant français du territoire réservé d'Erfurt pour obtenir des renseignements sur la navigabilité des rivières de Pologne et d'Allemagne.⁶⁷ D'ailleurs, les descriptions des provinces réalisées par les intendants français dans les territoires occupés, destinés ou non à être intégrés à l'Empire ou un Etat satellite, comporte toujours une rubrique très développée sur le réseau hydrographique, la navigabilité et les moyens de l'améliorer. Les questions du ministre de la marine concernent en particulier la navigabilité de certaines rivières particulièrement proches des deux bassins versants du Weser et de l'Elbe. Curieusement, en 1811, un ingénieur est envoyé à Magdebourg pour organiser les travaux destinés à relier l'Aller à l'Elbe en poursuivant les canaux achevés en 1805 afin de drainer une zone marécageuse, le Drömling.⁶⁸ Or, le tracé projeté de ce canal aurait préfiguré le dernier tronçon du Mittellandkanal terminé seulement en 1938. La défaite militaire de l'Empereur met évidemment fin aux travaux.

En novembre 1811, le conseil de marine se montre optimiste: « Il est donc démontré par les faits que la Marine de Sa Majesté portée à 100 vaisseaux et 100 frégates, de plus que ce qui existe, peut avoir au bout de trois ans tous les bois nécessaires pour ses mâtures. »⁶⁹ Mais on pressent à ce moment déjà que « les circonstances peuvent amener l'impossibilité d'en avoir en aucune manière de Riga ». Afin « d'affranchir la France du tribut payé à la Russie », on pense que « les forêts de la Podolie, de la Volhynie, de la Galicie orientale et même de celles de la Pologne et de la Prusse orientale » doivent « produire des pins propres aux mâtures comme le font les forêts de la Livonie et de l'Ukraine ». En fait, déjà en mai 1811, le conseil de marine a envoyé le chef du 6^e arrondissement forestier en Pologne, « afin de juger qu'elle ressource on pourrait en tirer pour l'approvisionnement des mâtures de la marine de France. »⁷⁰

Grâce à la paix de Schönbrunn de 1809, la France élargit son emprise sur les côtes de l'Adriatique en occupant des territoires autrichiens appelés désormais provinces illyriennes. Dans ces provinces, il y a les forêts ayant servi à approvisionner la marine de l'ancienne république de

63 A.N.AF/IV/1357, 65, budget de 1811

64 ANAF/IV/1208, rapport à l'Empereur, le 27 février 1811: « depuis quelques années il n'a point acheté de fer de l'étranger. La France a fourni exclusivement ceux dont la marine a eu besoin [...] Quant aux cuivres la marine n'en a point tiré de Suède. La marine en est approvisionnée [...] Depuis longtemps la marine ne s'approvisionne plus de chanvres dans le Nord, les produits de la France et de l'Italie suffisent aux besoins du service. »

65 SHD, armée de terre, 1 M, 1508, 102, Reconnaissance du canal du Holtstein, qui « ouvre une communication très belle entre la mer du Nord et la Baltique, 12 septembre 1810; 105, 106, Reconnaissance du canal de Lauenburg, 19 septembre 1810, par le chef de bataillon du génie, de Ponthon: « Le canal de Lauenburg ouvre une communication entre l'Elbe et la Baltique »

66 SHD, Armée de terre, 1M 1508, 142, rapport de Decrès à l'Empereur, en date du 27 août 1811

67 SHD, armée de terre, 1 M, 1528, Lettre de Decrès, en date du 2 mars 1809, à l'intendant général de l'armée française à Erfurt, Villemanzy et la réponse

68 ZAHN, Wilhelm, *Der Drömling. Ein Beitrag zur Landeskunde und Geschichte der Altmark. Festschrift zur Feier des 100-jährigen Bestehens der Drömlings-Corporation*, 1905

69 A.N.128AP/3, 168, rapport lu en conseil le 1^{er} novembre 1811

70 A.N. AF/IV/1193, 3^e dossier, procès verbal de la séance du 25 mai 1811

Venise, qui fut à la fin de l'Ancien Régime une marine secondaire non négligeable.

L'ingénieur Tupinier, à Venise depuis, raconte dans ses mémoires : « Au commencement de l'année 1812 on forma le projet d'essayer sur les vaisseaux de Toulon des bois de mâture dont les Vénitiens faisaient usage autrefois ». Il se rend dans ces provinces illyriennes pour reconnaître les possibilités d'exploiter ces forêts. Il élabore un plan pour transporter ces bois de mâtures à Toulon, un plan qui lui vaut les compliments de Decrès. Mais les défaites continentales de la France empêchent la réalisation de ce transport.⁷¹

Il paraît judicieux de jeter un coup d'oeil sur le bilan des constructions navales réalisées dans le cadre du programme de 1810. Jusqu'en 1810, les effectifs des vaisseaux de ligne stagnent⁷². L'envolée des effectifs est spectaculaire, mais de courte durée: les effectifs plafonnent dès 1812. Les pertes de vaisseaux de ligne sont négligeables après 1810.⁷³ A la fin de l'année 1811, on réduit le budget initialement prévu pour la marine. En août 1810, Napoléon était bien conscient des moyens financiers nécessaires pour réaliser son programme et les évaluations faites par le ministère de la marine en avril 1811 pour le financement et l'entretien de ces forces navales (marine et flottes de transport) n'étaient pas de nature à détourner l'Empereur de son objectif. Mais le projet d'agression du tsar Alexandre, qui force Napoléon à se préparer à un conflit avec la Russie, compromet le financement de l'effort naval.

Le bilan de la construction navale

| | Ports l'ancienne France | de Anvers | Hollande | Gênes, Venise, Total Corfou, | |
|------------|-------------------------------|-----------|----------|---------------------------------|----|
| Été 1810 | 29 | 12 | 9 | 0 | 50 |
| 1812 | 41 | 20 | 10 | 1 | 72 |
| Avril 1814 | 42 | 21 | 9 | 2 | 74 |

La qualité des constructions, notamment de celles d'Anvers a été décriée. Un rapport du conseil des constructions navales d'Anvers permet de nuancer ce tableau. Les vaisseaux ont besoin d'un radoub au bout de huit ans, au lieu de dix, mais seuls les vaisseaux déjà lancés en 1807 ont besoin d'être radoubés, les plus récemment lancés sont en bon état.⁷⁴ Par ailleurs, la faible profondeur de certains ports, comme Anvers, Trieste ou Venise pose un certain nombre de problèmes aux ingénieurs chargés de construire des vaisseaux de trois ponts, mais ils n'ont pas cessé de chercher et de trouver des solutions. Selon les renseignements français, seulement 10,5% des vaisseaux

71 TUPINIER, Jean-Marguerite, *Mémoires...* p. 127 sq.

72 Les chiffres ne gonflent pas lentement entre 1807 et 1810, comme le pensent MEYER, ACERRA, *Marines et Révolution*, p. 243; l'accroissement lent des effectifs de vaisseaux de ligne perceptible dans les graphiques : ACERRA, MARTINE, *Rocheport et la construction navale française, 1661-1815*, 1992, p. 283 et 619 ; ACERRA, M./ MEYER, J., *Histoire de la Marine française des origines à nos jours*, Rennes 1994, p.174-176 est dû en fait à l'intégration des vaisseaux de la marine hollandaise, qui n'ont pas été lancés entre 1809-1810 et qui se trouvaient déjà avant, indirectement, sous le contrôle de Napoléon.

73 On perd le Rivoli au bout d'un combat héroïque de 6 heures en Adriatique en 1812 et le Golymin, qui échoue sur les rochers lors d'une opération de secours en rentrant à Brest.

74 A.N./AF/IV/1208/3ème dossier/27 et 28, rapport du ministre de la marine qui, le 1er avril 1812 adresse à l'Empereur le rapport du conseil des constructions navales du 20 mars 1812; ce dernier rapport est signé par l'amiral Rosily, Sané, Geoffroy, Rolland. Eux qui ont fait visiter les vaisseaux, considèrent le rapport comme aussi approximé que possible. Quant à l'état des vaisseaux hollandais le Chattam et le Hollandais on les juge différemment. Selon les renseignements dont disposait Ganteaume, ils sont en très bon état, ce que avoue Decrès aussi, d'abord, puis il change d'avis sur un rapport de Kersaint qui recommande de ne les employer que comme flûtes. A.N./AF/IV/1198/52, A.N./AF/IV/1199/29 et 125

britanniques sont des trois ponts. La proportion des vaisseaux français en 1814 n'est pas inférieure et en 1810, 14% des vaisseaux de ligne français sont des trois-ponts. Quant aux frégates, leur faible effectif à la fin de l'Empire ne s'explique pas par un effort de construction technologiquement déséquilibré, mais par l'érosion différentielle des effectifs des frégates et des vaisseaux de ligne après 1810. La multiplicité des missions qui incombent aux frégates et qui s'accroissent encore en 1813 les rendent plus vulnérables que les vaisseaux, qui doivent attendre le grand moment de l'opération générale.

S'il faut donc surmonter certaines difficultés liées à l'éloignement des ressources et des arsenaux, la cause d'échec de la réalisation de ces transports est la même que celle qui met fin au redressement naval dans l'ensemble: la guerre et les défaites continentales. Une fois le programme de construction mise en route, lorsque la machine tourne à plein, l'Empire lance une vingtaine de vaisseaux de ligne par an, c'est-à-dire que les effectifs de bâtiments perdus à Trafalgar auraient été compensés par une année de construction. En raison des menaces continentales pesant sur l'Empire depuis le projet d'agression du tsar de Russie au printemps 1811, des restrictions budgétaires s'imposent à la marine (fin 1811) et donc dans sa conception initiale, le programme de construction n'est réalisée que pendant un an et demi à deux ans. Ces restrictions sont cependant géographiquement inégales et ceci en raison des atouts des différents ports. Car à quoi bon poursuivre les constructions dans un port où les conditions d'entraînement et de sortie ne sont pas idéales ?

3. La mainmise sur les populations maritimes de l'Europe et le problème de la formation des équipages

On sait depuis longtemps que, du moins sous l'Ancien Régime, la puissance navale d'un Etat était étroitement corrélée au nombre de ses marins.⁷⁵ Napoléon pense d'abord à un échange général des prisonniers, mais ces négociations échouent, car les Anglais préfèrent rendre à la France leur prisonniers issus de l'armée de terre, plutôt que les marins. Deux autres moyens d'accroître le nombre de marins au service de la France existent : le recours aux populations maritimes de l'Europe napoléonienne et l'enrôlement de « terriens » dans les équipages.

Le vice-amiral Ganteaume, chargé au printemps 1810 par Napoléon de s'occuper du recrutement et de la formation des marins pour la nouvelle marine de 100 vaisseaux, estime le nombre de marins français à 30000. La diminution par rapport au nombre de marins à la veille de la Révolution s'explique évidemment par les terribles ponctions successives. Les Anglais disposeraient selon ces estimations de 120000 matelots. Le nombre de marins européens à la fin de l'Ancien Régime a été estimé à environ 350000. Leur répartition n'était pas isotrope le long des littoraux européens. Au moins une partie des populations maritimes se trouve sous le contrôle plus ou moins direct du maître de la France. Avec le lancement du programme de construction navale, Napoléon s'apprête immédiatement à mettre ces populations à contribution. Le 27 septembre 1810, un décret ordonne à plusieurs villes de la mer du Nord et de la Baltique de fournir un contingent de plus de 700 marins.⁷⁶ Un autre décret du même jour lève 400 marins dans les provinces illyriennes.⁷⁷ Mais cet enrôlement rencontre des résistances, notamment dans les villes hanséatiques, car il revient aux autorités de ces Etats alliés de lever les contingents. Dans son projet de budget pour 1811, le ministre de la marine a « cru devoir réduire à moitié la dépense présumée de la levée qui s'effectuera dans les villes anséatiques attendu le faible produit de cette

75 MEYER, ACERRA, *Marines et Révolution...*, p. 27 sqq.

76 Ils doivent avoir navigué pendant 3 ans au moins, sur des bateaux d'un tonnage minimum de 150 tonneaux. Ces navires étaient supposés comporter les mâts, la voilure et le grément nécessaire pour donner l'expérience pratique requise.

77 Selon les renseignements de Malouet, les ressources humaines de l'Illyrie permettaient une levée beaucoup plus importante.

opération »⁷⁸ Le recrutement est apparemment plus efficace dans les provinces illyriennes, directement contrôlées par les administrateurs français. Encore ne se fait-il fait sans résistance.⁷⁹

Mais bien vite, l'Empereur ne se contente plus de ce nombre. Après avoir réuni la Hollande à l'Empire, il fait occuper le littoral allemand par des troupes françaises au mois d'août, puis le 13 décembre 1810 tout le littoral jusqu'à Lubeck est rattaché à l'Empire. L'inscription maritime est introduite dans les départements hanséatiques: le 2 mars 1811, l'Empereur ordonne la levée de 3000 marins de 20 à 50 ans dans les trois départements hanséatiques. Les maires de ces départements sont chargés de dresser une liste de tous les marins de leur commune et ce travail est prioritaire devant tous les autres affaires administratives. Les marins recensés de la sorte sont divisés en classes : la première comprend les célibataires, la quatrième les pères de famille. Après leur passage devant la commission de recrutement, ils sont répartis, classe par classe, dans des unités à 100 hommes.⁸⁰ L'enrôlement des marins est pour beaucoup dans la désaffection de ces régions pour l'occupation française.⁸¹ Notons que l'annexion ne change rien dans l'organisation douanière de ces territoires, quadrillés depuis 1809 par des armées douanières chargées d'intercepter la contrebande.

En 1811, 600 marins sont demandés au duc du Mecklembourg⁸² et le traité du 24 février 1812 oblige la Prusse à fournir les équipages pour deux vaisseaux de ligne. Les diplomates de cet Etat cherchent à obtenir la modification de cet article, sous prétexte qu'il n'y a en Prusse aucune législation pour contraindre les gens de mer à servir, ce qui n'impressionne pas Napoléon. Le Danemark est également invité à fournir deux équipages supplémentaires, au total 900 hommes. On doit évidemment connaître la géographie des populations maritimes d'Europe pour évaluer les possibilités d'armer autant de vaisseaux de ligne et de frégates que ne le souhaite l'Empereur. La marine hollandaise disposait en 1806 de 7693 matelots.⁸³ En 1810, le ministre de la marine de ce pays dresse un bilan nettement plus sombre: « les cadres du personnel de la marine militaire ne montent pas à quatre mille matelots pour les flottilles et vaisseaux, tout compris. »⁸⁴ Le Danemark dispose en octobre 1810 de 7584 marins, sans compter les 1000 hommes qui se trouvent déjà à Flessingue depuis 1808.⁸⁵ Dans l'immédiat, le Danemark n'est en mesure de fournir que 200 matelots pour compléter les équipages des deux vaisseaux de l'Escaut. En revanche, la Norvège semble être un réservoir relativement important de matelots. Ainsi, le nombre de « conscrits pour le service de mer » s'élèverait à 21000, dont 11000 sur la côte orientale de la Norvège. Le gouvernement danois se montre donc optimiste quant à sa capacité de satisfaire, au printemps

78 A.N.AF/IV/1357, chapitre 3

79 Service historique de la défense, armée de terre, 1 M, 1598: « Il y a eu plusieurs désertions dans les marins de la côte, quelques uns se sont plaints de ce qu'ils étaient mal nourris à Venise. Il est cependant une commune où l'on m'a dit que les marins étaient bien [...] La veille de mon arrivée à Rovigno, quatorze marins sont partis, croyant que je venais faire une levée [...] J'ai dit au maire et au sous-préfet que j'allais envoyer des troupes pour faire rentrer les déserteurs, que les parents payeraient une forte contribution si on ne pouvait les faire rejoindre »

80 OSBURG, Wolf.-Rudiger, *Die Verwaltung Hamburgs in der Franzosenzeit*, Francfort, 1988, p. 147

81 SHD, armée de terre, 1 M, 1528, rapport sur le département de la Lippe, où figurent des renseignements sur une émeute à Papenbourg, dans le département voisin de l'Ems supérieur. Le nombre de séditeux « s'était accru depuis d'un grand nombre de marins, déserteurs de Hambourg, qui parurent tout à coup et dont on ignorait jusqu'alors le retour. »

82 AMAE, C.P., Mecklembourg, 4, 131, 134 et 139, lettres de l'ambassadeur français à la cour de Schwerin en date du 13, 18 et 22 mai 1811: là encore, les marins désertent les villages côtiers, mais on réussit partiellement à les faire revenir.

83 A.N.AF/IV/1297, rapport du ministre de la marine de Hollande, l'amiral Verhuell, au roi, juillet 1806: à ce moment, il y a 12373 marins au service actif de la marine hollandaise.

84 SHD, armée de terre, 1 M, 1469, 8, Mémoire sur la marine hollandaise par l'amiral Verhuell, 16 juillet 1810

85 AMAE, C.P. Danemark, 183: traduction d'un rapport de l'amirauté au roi, en date du 8 octobre 1810

suivant, les exigences de son allié Napoléon. Et les deux vaisseaux supplémentaires ont effectivement été armés grâce à ce contingent. L'inscription maritime, même dans une France élargie, ne peut suffire à armer autant de vaisseaux que Napoléon le souhaite.⁸⁶ On met alors en place, d'une façon systématique, la conscription maritime: les conscrits des cantons littoraux (20000 pour 1811) sont mis à la disposition de la marine. En fait, cette conscription, théoriquement distincte de l'inscription, qui ne concerne que les marins recensés, touche aussi massivement les « nouveaux » Français: 70% des conscrits de 1811 viennent de départements qui ne sont pas français aujourd'hui.⁸⁷

On pourrait évidemment émettre des réserves sur la fidélité de ces équipages recrutés de force, composés en partie de « Français récents », voire d'étrangers. Ceux-ci peuvent présenter un risque de sécurité. Lorsque par exemple le vice-amiral Allemand, chargé de conduire l'escadre de Lorient à Brest, guette le moment propice pour appareiller, six marins hanséatiques désertent⁸⁸ et 4 d'entre eux informent les Anglais⁸⁹. Il convient cependant de ne pas exagérer l'importance de ce risque: les véritables manifestations d'hostilité à l'encontre des Français ne datent que de la fin de l'Empire lorsque les défaites terrestres font espérer aux marins étrangers une solution plus confortable que la perspective d'être déchirés par les boulets anglais ou de finir leur vie sur un ponton. Par ailleurs, le recrutement dans la Navy n'est pas non plus forcément volontaire.

La solution apportée au problème du recrutement est assez sophistiquée. L'équipage d'un vaisseau de ligne est composé d'un certain nombre de vrais marins, issus de l'inscription maritime ou d'étrangers, de conscrits des cantons littoraux à former au service de la mer, de canoniers, d'une garnison formée d'une compagnie de soldats ayant fait au moins deux campagnes. Il ne s'agit pas seulement de surveiller les marins, mais aussi en diffusant le culte de l'Empereur, de leur insuffler sa volonté de vaincre. L'étude menée par Pierre Lévêque sur les lieutenants de vaisseau de 1811 montre l'attachement des officiers à l'Empereur.⁹⁰ Et des témoignages d'attachement se rencontrent aussi chez les matelots et conscrits.

Napoléon et ses conseillers sont évidemment bien conscients de la nécessité de former ces conscrits. Le meilleur entraînement des marins britanniques leur assure une plus grande rapidité de marche et de manoeuvre. Surtout, bien des victoires anglaises s'expliquent par la redoutable efficacité des canoniers de la Navy, obtenue par une formation initiale dans les ports, prolongée, par tous les temps, en haute mer. En temps de paix, ce prolongement était assuré, entre autres, par des escadres d'évolution. Mais comment garantir ces conditions d'entraînement alors que les Anglais bloquent les ports ? Deux remarques s'imposent : d'abord, les discussions entre Napoléon et ses conseillers après 1810 montrent la recherche de solutions pour donner à ces marins et canoniers une bonne formation et ces solutions sont expérimentées réellement. Ensuite, il faut relativiser l'efficacité du blocus anglais, car les possibilités d'entraînement et de sortie sont très

86 BERGES, Louis, *Résister à la conscription 1798-1814. Le cas des départements aquitains*. CTHS, Paris 2002, p. 123 Napoléon lève 6667 marins, d'abord les mousses des classes de 1813 à 16, âgés de 16 à 18 ans, puis ceux de 18 à 20 ans (classes de 1811 et 1812). La levée de très jeunes marins étaient demandée par le conseil de marine. Certains de ses membres (Najac, Ganteaume) préconisaient même l'enrôlement de jeunes de 14 ans. Seul à cet âge là, les matelots pourraient acquérir l'habileté nécessaire pour se déplacer en haut des mâts, pensent-ils. A.N./AF/IV/1192/7, procès-verbal du 5ème conseil de Marine du 23 août 1810

87 A.N.AF/IV/1375, 120-123

88 A.N./AF/IV/1209/7ème dossier/99, rapport de Decrès à l'Empereur du 28 août 1811, Allemand ayant rapporté la désertion de six marins hanséatiques qui ont probablement enlevé un bateau de la côte. L'amiral propose de répartir les marins hanséatiques sur le cinquième vaisseaux de Lorient ainsi que d'en envoyer 85 autres à Rochefort.

89 Public Record Office (Londres), Admiralty 1, 3976, Intelligence France, message du 14 septembre: 4 déserteurs du vaisseau amiral informent les Anglais sur l'objectif des vaisseaux français « They were stored and provisioned and understood to be destined for Brest for which they had pilots. »

90 LEVEQUE, Pierre, *Les officiers de marine du Premier Empire (étude sociale)*, Vincennes, SHM, 2003

variables d'un port à l'autre. On est bien conscient des spécificités météorologiques, topographiques et hydrographiques de chaque port.

Les conscrits sont destinés à former deux types d'équipages: les équipages de haut-bord et de flottille. A l'origine, les équipages de flottille ont pour mission d'assurer un entraînement préparatoire des conscrits. Les meilleurs éléments seraient ensuite versés dans les équipages de haut bord. Au début de l'année 1812, le système est modifié: les équipages de haut-bord doivent alterner pour assurer une formation plus complète et polyvalente. Les flottilles sont localisées en fonction des possibilités d'entraînement, abstraction faite des flottilles dont l'emplacement est dicté par des objectifs stratégiques. La flottille d'instruction la plus célèbre navigue sur le Zuiderzee. Comme Napoléon a bien pris conscience de ce que pouvait engendrer un entraînement déficient, il attache une très grande importance à l'exercice régulier, la question de la formation devient obsessionnelle chez lui. A partir de 1810, les commandants d'escadres comme ceux des unités de flottille doivent adresser au ministère des bulletins hebdomadaires sur l'entraînement des équipages: dans ces bulletins sont consignées les activités de chaque jour avec la description de la navigation, de l'exercice du tir et les raisons pour l'interruption de telle ou telle activité. Dans un rapport accompagnant ce genre de tableau, le capitaine de la station de l'Ems, Lefranq écrit le 7 février 1812, après avoir l'éloge des progrès de ses conscrits dans l'école d'infanterie: « Je ne suis pas moins satisfait des progrès, Monseigneur, que font les marins dans l'instruction du canonage dont je fais faire un exercice chaque jour lorsque le temps le permet. En un mot, je dois à la justice de dire que les marins du 3^e équipage rivalisent entre eux de zèle, d'intelligence et de bonne volonté, ce qui produit le meilleur effet. »⁹¹ Afin d'assurer donc à ces flottilles des conditions d'entraînement, il faut protéger le Zuiderzee, mais aussi la mer des Waddens: la côte est donc jalonnée batteries côtières pouvant soutenir les chaloupes canonnières et les bateaux canonnières en cas d'attaque anglaise. Napoléon favorise d'ailleurs l'idée du transport des bois du Nord par les Waddens, car la protection de ces convois serait un bon entraînement. Pour bien pouvoir naviguer dans ces parages, il faut évidemment connaître les passes. Près de la rade du Texel, les passes connaissent d'ailleurs beaucoup de variations et celles-ci « ne peuvent être constatées que par des vérifications journalières », estime le vice-amiral Decrès envoyé en Hollande en octobre 1810⁹².

A cette époque, le Zuiderzee est encore beaucoup moins drainé qu'aujourd'hui. Les conditions de navigation dans la mer des Waddens (ou Wattens) sont difficiles. Ce ne sont pas des conditions de haute mer: « La côte de la Frise de Groningue et l'Ost-Frise étant extrêmement plate [...] étant découverte et à sec à chaque marée basse, les canonnières ne peuvent y naviguer que pendant la marée haute: à chaque mi-marée, on est échoué: ces circonstances rendent la navigation extrêmement difficile et lente. »⁹³ Mais ce sont justement ces difficultés qui forment les marins.⁹⁴

A cet effet, immédiatement après le rattachement du littoral de la mer du Nord et d'une partie de la Baltique avec Lübeck, des ingénieurs hydrographes et des ingénieurs géographes sont envoyés sur les lieux et cartographient l'ensemble du littoral à une très grande échelle. Ce sont selon Olivier Chapuis les premières cartes marines modernes de l'Europe⁹⁵: les cartes hydrographiques

91 SHD, marine, 1 Mi, 677, les tableaux permettent de vérifier que ces exercices se faisaient effectivement chaque jour sauf le dimanche

92 SHD, armée de terre, 1 M, 1470, rapports de Decrès, 30 et 31 octobre et 1^{er} novembre 1810

93 A.N.128AP/2, 385, extrait d'une lettre de l'amiral de Winter, 17 octobre 1810

94 Jean Meyer et Martine Acerra disent à propos des marins des estuaires maritimes où existent « des flottilles de gabarres et d'allèges qui ressemblent aux navires de haute mer, en plus solide, puisque ces navires, à fond plat, sont prévus pour s'échouer un grand nombre de fois sur les bancs de sable mouvants et pour affronter mascarets et remontées de marées plus douces. Les équipages de ces bateaux en valent bien d'autres de haute mer. » *Marine et Révolution*, p. 36

95 CHAPUIS, Olivier, *A la mer comme au ciel: Beautemps-Beauprès ou la naissance de l'hydrographie moderne 1700-1850. L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine*, Paris Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1999, p. 427

sont à peu près au 30000e.⁹⁶ Le format de ces cartes est gigantesque par exemple: sur la carte de Hambourg, la distance entre Hambourg et Cuxhaven mesure trois mètres. Les profondeurs sont indiquées avec une très grande précision et la légende indique six types de vase et de roche. La connaissance de la profondeur est évidemment aussi nécessaire pour l'organisation efficace des batteries côtières, car il était inutile de couvrir avec l'artillerie des espaces maritimes inaccessibles aux navires d'ennemie en raison de leur tirant d'eau.⁹⁷ L'existence de telles cartes permet aujourd'hui de reconstituer la côte il y a deux siècles et dans un cadre dépassant celui d'un seul Etat et de tirer des conclusions sur la dynamique littorale. A ces cartes sont d'ailleurs associées des représentations en perspective des différents ports et ceci de plusieurs points de vue. Le développement des avant-ports de la mer du Nord, comme Cuxhaven, Bremerhaven, Wilhelmshaven, qui ne sont souvent que des villes peu importantes à cette époque, commence à l'époque du Premier Empire et est dû au grand programme mis en oeuvre par le maître de l'Europe. Les fortifications d'autres ports réalisées sous l'Empire, comme celles de Boulogne, qui ont été érigées en grande partie après les projets de 1805, sont réactivées tout au long du XIXe siècle et au-delà, malgré les velléités d'abandon après 1815.⁹⁸

La géographie des meilleurs lieux d'entraînement ne coïncide pas entièrement avec celle des ports les mieux approvisionnés. Les ports de Brest et de Toulon présentent des conditions d'entraînement appréciables. De ces deux ports, il est aussi relativement plus facile de partir sans être obligé de forcer le passage. Anvers, en revanche, et son avant-port Flessingue, est beaucoup plus facile à bloquer et les conditions d'entraînement sur l'Escaut sont médiocres. Toulon est difficile à bloquer. L'escadre peut en effet s'entraîner sans en être empêchée par l'escadre de blocus. Les amiraux britanniques chargés de bloquer Toulon redoutaient les calmes qui leur interdisent de se déplacer alors que les brises venant du continent permettent aux Français de sortir du port et de s'exercer. Ainsi l'amiral Thornborough avertit le v.a. Brenton : « Je crains en particulier les calmes du Cap Sicile pendant que les vaisseaux dans la rade extérieure de Toulon bénéficient d'une brise de la terre qui leur permettrait de vous longer en quelques minutes. »⁹⁹ Dans ses rapports hebdomadaires, le vice-amiral Émériaux se montre optimiste quant aux progrès que font les marins et les canonnières. On s'exerce au tir au canon sous voiles, fait le branle-bas général de combat, le simulacre d'abordage et différents ordres de marche et de combat. Non seulement les troupes d'artillerie de marine, mais aussi les garnisons de vaisseaux s'entraînent au tir de canon. Les amiraux tiennent à les avoir à bord. Poussant et poursuivant les frégates ennemies de surveillance jusqu'à 11 lieues au large (on n'est plus à l'intérieur du port !), Émériaux peut rapporter : « J'ai été satisfait de la conduite des grenadiers du régiment de ligne qui forment en ce moment la garnison de l'Austerlitz, le temps était beau et peu d'entr'eux ont été malades de la mer... », mais il conclut : « quelques sorties de cette nature les rendront plus susceptibles de se rendre utiles¹⁰⁰. » Et ces manoeuvres se font avec une grande régularité.

En dépit des tentatives de Napoléon de construire davantage de vaisseaux de ligne à Brest, on doit se résigner à réunir à Brest des navires provenant d'autres ports, où la construction est plus importante. Déjà la lettre programmatique de l'Empereur du 17 septembre 1810 annonce l'idée de

96 A.N./Mar. / 6 JJ, 52 , 6 JJ 53 bis -54

97 SHD, armée de terre, 1 M, 1508, 128 et 130, rapports sur les batteries côtières de la mer du Nord et de la Baltique

98 BONIFACE, Xavier, La défense de Boulogne-sur-mer et ses fortifications de 1815 à 1940, *Bulletin de la commission départementale d'histoire et d'archéologie*, 2004

99 Cité par GLOVER, Richard, *Britain at Bay. Defence against Bonaparte 1803-1814*, 1973, p.184.

100 Service historique de la défense, marine/BB/4/324/13, Émériaux à Decrès, le 13 mars 1811.

réunir les escadres de Rochefort et de Lorient à Brest. Elle se traduit immédiatement par des ordres donnés aux commandants. En automne 1811, l'escadre d'Anvers reçoit également l'ordre de partir en direction de Brest, car dans l'Escaut, l'entraînement ne peut se faire efficacement et les possibilités de départ, en cas d'opération générale, ne sont guère optimales. Brest est choisi aux dépens de Cherbourg comme port de réunion, dont l'escadre doit également se rendre à Brest. Cette tentative de réunion d'une escadre de 25 à 30 vaisseaux de ligne à Brest est poursuivie jusqu'à la fin de l'année 1813. Selon un espion anglais, Napoléon aurait confié au préfet du Calvados son intention de visiter Brest au printemps 1812.¹⁰¹

Brest présente selon l'avis des marins français, comme le ministre de la marine, le vice-amiral de Decrès, plusieurs avantages: les vents d'ouest sont les plus fréquents à Brest. En cas de tempête, l'escadre de la Navy chargée du blocus serait obligée de rentrer dans ses ports d'attache dans la Manche d'où elle ne pourrait revenir au plus tôt que 24 heures plus tard. Pendant ce temps, l'escadre française de Brest pourrait appareiller, notamment pour cingler vers l'Amérique ou l'Irlande. En 1811, Napoléon réactive d'ailleurs ses relations avec les Irlandais et envoie un espion en Irlande pour apprécier les forces anglaises sur cette île et le degré de soutien de la population apporté à une invasion française.¹⁰² La difficulté de bloquer le port de Brest a inspiré plusieurs travaux anglais, qui, fondés sur les affirmations des commandants contemporains confirment cette analyse des potentialités de Brest.¹⁰³ Une escadre aurait également des conditions d'entraînement relativement favorables à Brest comparé à celles d'Anvers. Pour donner à une escadre un espace d'évolution protégé, les batteries côtières sont de nouveau mises en service en 1811¹⁰⁴.

Dans son mémoire du 4 septembre, Decrès répond aux questions de l'Empereur et préconise le rassemblement à Brest. Il souligne que Cherbourg est plus proche d'Angleterre que Brest ce qui favoriserait Cherbourg. Plus facile à approvisionner, ce dernier port offre plus de possibilités pour appareiller. « Mais », poursuit Decrès, « ce voisinage de l'Angleterre, cette absence des écueils qui facilite l'appareillage deviennent des avantages pour l'ennemi qui veut bloquer ce port lorsqu'il est supérieur. » La rade de Brest a trois avantages essentiels par rapport à Cherbourg. « La rade de Brest a des issues bien distinctes, séparées par un grand espace et telles que l'ennemi étant le soir bien reconnu en force à la hauteur de l'Iroise, on sortira la nuit par le Raz et vice-versa. » En deuxième lieu, « l'ennemi qui bloque Brest s'en éloigne à cause des écueils à l'approche des tempêtes et les coups de vents le font entrer forcément dans la Manche d'où il ne peut réapparaître sur Brest que 24 heures après le retour du beau temps. » En dernier lieu, la rade de Brest permet à une escadre inférieure de s'exercer tous les jours en présence de l'ennemi. A lire ces estimations d'un homme qui passe pour un pessimiste, on est tenté de se demander pourquoi, en 1805, l'amiral Ganteaume n'a pas réussi à sortir sans combattre en vue de concourir à la grande combinaison stratégique. Mais cette fois, il ne s'agit pas de coordonner l'opération de deux escadres. Certes, la rade de Brest a des inconvénients. Une escadre a besoin pour sortir de Brest, d'un vent d'Est, alors que les trois quarts de la journée, toute l'année, les vents soufflent du sud-ouest au nord-ouest.

101 Public Record Office, Foreign Office, lettre du 20 novembre 1811: « The Emperor has signified the Prefect at Caen that he has been prevented by his journey to Holland visiting the Departement de Calvados this autumn as he proposes, but that he intends next spring again to make a tour along the coast and to proceed from Cherbourg to [...] Brest, this is however not believed as war in the north is by that time considered as certain. »

102 Sur ces renseignements et missions: TODOROV, Nicola, *Les projets de débarquement français aux îles britanniques de 1810 à 1813*, mémoire de maîtrise sous la direction de Jean-Paul Bertaud, à l'université de Paris 1, 1994, p.124-134

103 RYAN, A.N., The Royal Navy and the Blockade of Brest, 1689-1805: theory and practice, in: ACERRA, Martine, MERINO, José, MEYER, Jean, (sous la direction de) *Les Marines de guerre européennes, XVIIe-XVIIIe siècles*, Publications de la Sorbonne, 1985, p.176

104 A.N./AF/IV/1208/2ème dossier/65, compte rendu de l'état des batteries de la Baye de Berthaume, le 6 août 1811, sur un décret du 29 juin 1811, Cf.84, rapport du 14 septembre 1811

L'escadre française ne peut donc jamais compter sur le moment choisi pour appareiller. De plus, le vent d'est, nécessaire pour sortir, ne favorisait pas l'entrée de l'escadre en Manche, où elle pouvait avoir des opérations à effectuer.

De simples brises qui favorisent la sortie favorisent aussi le blocus anglais, de même qu'elles empêchaient la sortie de Ganteaume quand elles refoulaient la croisière anglaise en Manche. En d'autres termes, deux ans de blocus anglais ne valent pas deux ans de vaines tentatives françaises pour sortir. Ayant participé à l'expédition d'Irlande partie de Brest sous les ordres du général Hoche, Decrès connaît bien les parages de Brest. A cette époque, l'escadre française sortit, avec succès, par le passage du Raz. La dernière escadre sortie de Brest était celle de Willaumez en 1809.

D'ailleurs, le blocus du port posait de nombreux problèmes aux Anglais et plus d'un siècle d'expériences britanniques n'avaient pas conduit à une solution pleinement satisfaisante, malgré des perfectionnements et améliorations réalisés depuis la fin du XVIIIe siècle. Le blocus de Brest présentait le risque de compromettre une force navale britannique importante, et, par là, la sécurité du royaume.¹⁰⁵

La stratégie napoléonienne implique l'utilisation et l'aménagement de nombreuses bases navales pour accueillir les escadres sorties lors d'une opération générale.¹⁰⁶ Bien sûr, certains ports se prêtent difficilement aux missions prévues par Napoléon. A Lorient, par exemple, il faut réunir des conditions météorologiques relativement rares (vents du Nord-Est) et de marée, en plus de l'absence de l'escadre britannique, pour sortir. D'où cette attente de six mois du vice-amiral Allemand, avant de partir pour Brest, le port de ralliement. Il profite, semble-t-il, de la brume¹⁰⁷ pour échapper à la surveillance anglaise. Les escadres de Rochefort, de Cherbourg, le vaisseau achevé à Lorient après le départ d'Allemand, deux escadres d'Anvers reçoivent également les ordres de profiter du premier moment propice pour gagner Brest. Mais après le débarquement des garnisons, qui doivent renforcer les débris de la Grande Armée, les ordres de départ sont révoqués, puis renouvelés en 1813, pour peu de temps.

Un dernier moyen d'entraînement est expérimenté: l'envoi massif de divisions de frégates en croisière. En février 1812, Decrès soumet à Napoléon un rapport sur quelques expéditions isolées. Il ajoute à la main: « sur les croisières ordonnées par Sa Majesté, on se permet de proposer un système de croisières qui en diffère ». Le ministre, défavorable à des croisières lointaines à la différence de son attitude en 1805, préconise des croisières dans les mers européennes. Son argumentation destinée à dissuader le souverain d'expéditions aux Indes occidentales et orientales, trahit clairement l'objectif principal: Il s'agit de former des équipages.¹⁰⁸ Selon Decrès, les mers européennes sont beaucoup plus propres pour y parvenir. Les équipages y seraient constamment en présence de l'ennemi. La saison propice serait de septembre en mars. Les capitaines sortiraient quand ils le voudraient. Decrès compte sur la rivalité ou plutôt un esprit de compétition qui s'établirait entre les différents capitaines qui tenteraient de se dépasser mutuellement dans la chasse de bâtiments de commerce. Ils n'auraient donc pas à attendre les ordres ministériels. « Les équipages se formeraient dix fois plus dans ces mers difficiles que dans

105 ibidem. P.179 L'auteur cite également un témoignage du capitane Thomas Byam Martin, datant de 1804

106 Ainsi, Napoléon ordonne au ministre de la guerre et de la marine du royaume de Naples de lui faire un rapport sur la rade de Brindisi, le nombre de vaisseaux qu'elle pourrait accueillir, sa défense ...SHD, armée de terre, 1M, 1405, 46, rapport du ministre de Naples, 18 octobre 1810

107 PRO, Adm.1, 3976, Sir Richard King, 2 mars 1812: « hazy weather and could not see distinctly ther apparence »

108 A.N./AF/IV/1200/1er dossier/29, rapport de Decrès à l'Empereur du 4 février 1812, Après avoir exposé la difficulté de trouver des équipages pour les expéditions ordonnées (en raison de la réorganisation des équipages de flottille et de haut-bord, Decrès ajoute: « Je la prie (Sa Majesté) de lui soumettre ici ma pensée sur le système d'opérations de frégates qui me paraît le plus convenable à son service. » les citations suivantes sont empruntées de ce mémoire

les mers de l'Inde. » Comme relâche, ils devraient rentrer surtout dans les ports de la France : « Personne ne pourrait dissimuler son inactivité sous des prétextes qu'on ne peut apprécier à des distances immenses », estime Decrès. « On éprouvera sans doute des pertes : les mauvais marcheurs se laisseront prendre, s'ils ne trouvent pas le moyen de donner plus de qualités à leurs bâtiments; mais ces moyens, ils les chercheront [...] Votre Majesté aura l'automne prochain 14 ou 15 frégates disponibles de Cherbourg à Rochefort, et nombre de corvettes ». Ces frégates devraient croiser au large des côtes d'Angleterre, d'Ecosse et d'Irlande, et « finiraient par faire des descentes sur des côtes qui leur deviendraient familières ». L'auteur de ces idées est Denis Decrès, un homme qui a été considéré comme un grand pessimiste, comme l'adepte d'une stratégie défensive, comme le marin raisonnable et incompréhensif devant les projets téméraires de son maître, le non-marin Napoléon. Celui-ci ne répond pas à ces propositions et se limite aux expéditions initialement prévues. Pour l'Empereur, les frégates remplissent d'autres fonctions: servir d'éclaireurs accompagnant les escadres, ravitailler la dernière des colonies, Corfou, transporter, armées en flûtes, des troupes de débarquement. Mais sacrifier la moitié ou la totalité des frégates pour des croisières ? Les frégates doivent être prêtes quand les escadres de vaisseaux seront au complet. Même de retour de la campagne de Russie, Napoleon ne reprend pas l'idée de Decrès. Decrès se sert alors de l'exploit de Bouvet, qui, avec un équipage composé en grande partie de jeunes conscrits, a battu une frégate anglaise, pour faire valoir auprès de son maître son projet de croisières. Il faut attendre le mois de juin 1813 pour voir Napoléon adhérer à l'idée de ces croisières.¹⁰⁹ Une chaîne de divisions de croisières doit s'étendre depuis le nord de l'Angleterre et les côtes de l'Irlande, en ménageant les pêcheurs, traversant les points cruciaux du commerce britannique. Ce sont 30 frégates qui doivent partir, dont toutes celles du Texel et de l'Escaut doivent partir.¹¹⁰ Comme Decrès, Napoleon est conscient des pertes qu'on essuierait: « Employez ainsi 30 frégates en croisières, vous devez calculer qu'avant le mois de juin prochain il y en aura dix de prises : il faut donc les remplacer en pressant la construction de nouvelles frégates. »¹¹¹ Le budget étant restreint, il faut donc ralentir la construction des vaisseaux. En tous cas, Decrès se hâte de donner aux capitaines de frégates des ordres de départ.¹¹² Encore quelques jours après Leipzig, l'Empereur se préoccupe de la formation des équipages: « Faites partir les frégates comme si de rien n'était, et remettez-moi un travail qui me fasse connaître quelle ressource peut m'offrir le reste de mes équipages en désarmant s'il est nécessaire tous mes vaisseaux. Mais les frégates devant former des marins et faire du mal aux ennemies, il faut les laisser partir. »¹¹³ Le bilan de ces croisières est lourd: sur 21 sorties de frégates, 10 frégates ont été perdues.¹¹⁴ Il faut mesurer le résultat de ces missions à leur objectif, qui était de former les équipages: environ 13 équipages (sans compter les croisières de 1812) de frégates 4000 hommes ont navigué de 20 jours à presque 5 mois (en moyenne 2 à 3 mois) sur des mers difficiles pendant la saison la plus difficile. Le bilan exact n'est pas facile à établir, car il faudrait comparer le nombre de « vieux » marins perdus avec celui de jeunes conscrits qui ont acquis une meilleure expérience de la mer. C'est un raisonnement brutal, mais Napoléon et Decrès n'ignorent pas les pertes qu'éprouverait la marine. Les objectifs de guerre économiques sont accessoires: Napoléon n'ordonne ces

109 C.N.20121, à Decrès : « Je désire qu'au 15 septembre une vingtaine de mes frégates soient en appareillage. » Dresde, le 13 juin 1813

110 A.N./398/Mi/B, minute de décret impérial, à Dresde, le 7 août 1813; et lettre du même jour à Decrès. Napoléon modifie le projet de décret de son ministre en portant les frégates à expédier à 30.

111 A.N./398/Mi/B/1 et 2, lettre à Decrès du 7 août 1813, Cf. A.N./AF/IV/1200/1er dossier/29, le rapport de Decrès sur les croisières, le 4 février 1812

112 par exemple : A.N./MAR./BB/2/139/375 ordre de départ donnés aux frégates à Brest, 3 novembre 1813; et 454 à celles de Cherbourg, 30 septembre 1813; 116 et 123 à Missiessy, le 17 juillet et 14 août

113 C.N.20836, lettre à Decrès

114 Les données ont été recueillies dans les différents chapitre de LEPELLEY, op. cit.

expéditions que lorsque le blocus continental n'existe plus.¹¹⁵

L'Empereur et ses collaborateurs n'ont donc cessé de chercher des solutions pour former des matelots en profitant des ressources et potentialités européennes. La mainmise sur les populations maritimes de l'Europe qu'on recense, comme on le faisait en France avec le système des classes ou l'inscription, va de pair avec une recherche et l'aménagement d'espaces côtiers propres à la navigation d'instruction et à l'exercice du tir au canon sur les flottilles. On est donc bien obligé de prendre conscience de la géographie physique et humaine du littoral. L'instruction se poursuit sur les vaisseaux notamment dans les rades, et au large d'elles, comme Toulon. D'où la régularité des lancements dans ce port alors qu'on est forcé de réduire globalement le budget de la marine. Là encore, on tient compte des particularités géographiques. Le choix, sous l'influence de Decrès, d'envoyer massivement les frégates en croisière, vise à former les matelots et jeunes conscrits, car en théorie, on aurait pu utiliser les « vrais » marins des vaisseaux, qu'on désarme partiellement en 1813 (là où les possibilités d'instruction sont médiocres) puis totalement en 1814, mais pour des raisons financières. Là encore, la priorité donnée aux mers européennes montre la sensibilité aux différences spatiales, en l'occurrence météorologiques.

Conclusion

Le programme naval et stratégique de Napoléon échoue essentiellement à cause de l'évolution du contexte international, à cause de la guerre continentale, que Napoléon n'a pas prévue pendant l'été 1810. Il était pleinement conscient de l'impossibilité de redresser la marine et de mettre en oeuvre sa stratégie maritime et de mener en même temps des guerres continentales. Suspendre l'effort naval n'était pas un choix que Napoléon aurait pu faire ou non, donner la priorité à la défense continentale était une question vitale. Ce n'était pas une question d'incompréhension de la France « profonde » à l'égard de la mer ou de mentalité terrienne. La France ne jouissait pas des avantages de l'insularité. On serait tenté de parler d'un quasi-déterminisme continental dans le domaine militaire, car face à la menace des armées étrangères, ni Napoléon ni ses prédécesseurs n'ont vraiment eu le choix de consacrer les moyens nécessaires à la marine. Or, ces guerres lui ont été imposées: dans le cas de la campagne de Russie, comme dans celles de 1806 et 1809, les armements et mobilisations des ennemis de la France ont toujours précédé ceux de Napoléon et interrompu des programmes navals établis auparavant pour plusieurs années, mais restés dans l'ombre de l'histoire. Mais ces programmes, élaborés en période de paix continentale, et notamment celui de 1810, sont la preuve des préoccupations maritimes prioritaires de l'Empereur, qui, dès le départ, est bien conscient des exigences financières de la marine.¹¹⁶ Au plus fort de la crise du printemps 1811, il déclare à l'envoyé russe:

« Je crois que l'empereur Alexandre est dans l'erreur sur nos moyens : en nous croyant faibles dans ce moment, il se trompe; j'ai sur lui l'avantage de pouvoir lui faire la guerre sans retirer un seul homme de mes armées d'Espagne ... Cela arrêtera mes projets pour la marine et me coûtera de l'argent. »¹¹⁷ Du point de vue des ressources dont dispose Napoléon, le programme est

115 Il est du reste remarquable que Napoléon n'a pas accepté l'idée de Decrès des expéditions tant que le blocus continental existait; en 1813, il délivre des centaines de licences; moyennant une taxe de 6 %, les bénéficiaires sont autorisés à importer librement, l'Empereur renonce à réglementer les

importations. C'était de ce point de vue la fin du blocus, constate l'historien R. Dufraisse. Le blocus continental, son article dans le Dictionnaire Napoléon de Tulard

116 A.N./AF/IV/1192/8 procès-verbal de la séance du 23 août 1810 : prévision de dépenses de l'ordre de 200 millions par an. Même les évaluations demandées au ministère de la marine pour le coût des constructions et l'entretien en 1811, 1812, 1813 et l'entretien pendant 1814 n'effraient pas l'Empereur AF/IV/1208, 36-38: 223404900 fr en 1812, 255746100 en 1813, 145919400 pour l'entretien en 1814; ensuite, réduction douloureuse du budget prévu pour 1812 pendant deux séances du conseil de marine 190000000 fr

117 VANDAL, Albert, *Napoléon et Alexandre Ier*, t.3, Paris 1896, p.129; il avait fait une affirmation

réalisable, du point de vue de la situation géostratégique continentale, il ne l'est que difficilement. Officiellement, Napoléon a justifié ses alliances continentales et rapprochements avec la nécessité d'économiser l'argent de l'armée de terre afin de pouvoir financer la reconstruction de la marine. Et ce raisonnement semble avoir été admis par ses partenaires continentaux.¹¹⁸ « La guerre qui lui tenait à coeur était celle des mers et que tous ses voeux tendaient à former une marine imposante »¹¹⁹

Si Napoléon avait continué à gouverner entre 1810 et 1814 dans les conditions de paix continentale qui régnaient au moment de la conception du programme naval, il aurait disposé, en avril 1814, de la marine qu'il s'est mis à créer en 1810. Ce n'est pas le temps qui manquait, c'est l'argent, les conscrits, les troupes de débarquement. Car l'instruction des équipages n'a pas été aussi régulière que prévue, pour des raisons uniquement liées à la guerre continentale: le désarmement de certains vaisseaux depuis 1813 pour économiser la solde à la mer, le retrait de nombreuses garnisons de soldats d'élites s'entraînant au tir pour encadrer de nouveaux conscrits de l'armée de terre, la suspension puis l'arrêt de la conscription maritime empêchent les équipages d'avoir un entraînement régulier et rigoureux de plusieurs années. Et cette marine hypothétique redressée en période de paix continentale aurait-elle eu une chance sérieuse de battre la Royal Navy ? Peut-être, les Anglais auraient connu des surprises, surtout s'ils avaient continué à regarder leurs adversaires avec mépris¹²⁰. Les rares combats entre forces numériquement égales de Français et Anglais en 1812, 1813 et 1814 sont loin de prouver cette supériorité tactique désespérante à laquelle nous ont habitués Aboukir et Trafalgar. N'oublions pas que les grandes erreurs d'appréciation des experts qu'il y a eu dans l'histoire militaire sont souvent dues à l'ignorance des évolutions sous la surface. Par ailleurs, la reprise de la guerre navale promettait des chances de réussite moins improbables que l'adhésion sans faille à des théories économiques postulant l'effondrement de l'économie britannique.

Les objectifs militaires du redressement naval napoléonien des années 1810 à 1813 expliquent la façon dont l'Empereur et ses collaborateurs s'approprient l'espace et produisent une vaste documentation géographique en un laps de temps réduit dépassant le cadre d'un Etat. Cette documentation peut être utilisée pour reconstituer des environnements anciens. Mais elle est parfois mal connue, car les objectifs étaient militaires et la diffusion de ces documents restreinte. Et quel hydrographe actuel s'intéressant à des environnements anciens sur le littoral de la Mer du Nord aurait forcément l'idée qu'aux archives de Vincennes ou aux Archives Nationales repose un fond documentaire d'une extraordinaire précision et d'une homogénéité et d'une couverture spatiale qu'on ne retrouvera que des décennies plus tard. Un événement d'histoire militaire méconnu rend compte des finalités des auteurs de ce corpus qui devrait intéresser le géographe du passé comme celui soucieux d'une vision rétrospective.

semblable à la même personne, en novembre 1810

118 Napoléon a d'ailleurs fait des affirmations analogues à l'ambassadeur de Prusse en 1806, cf. Todorov, *La Picardie*, p.81, note 9. Le roi de Prusse reprend d'ailleurs ce raisonnement à son compte, un peu plus tard: A.M.A.E./C.P./Prusse Suppl.12(75)289, lettre du roi de Prusse à Lucchesini du 30 juin 1806, à communiquer au prince de Benevent. Par ailleurs, le motif est exprimé un peu plus tard à l'ambassadeur français à Vienne

119 Recueil de la Société historique russe, t. XXI, rapport de Tchernitchev au tsar, novembre 1810, p.21

120 PRO,Adm.1, 3976, Texel, A secret letter from Antwerp, 7 December 1810 « The ennemy's fleet in the Texel remain as they did, badly manned -amounting to six sails of the line with a few smaller armed vessels – no chance of going to sea »; et le rapport d'un agent secret du premier mars 1812 : « The total force of the line ready and getting ready is 76 and it is the general saying that this year a fleet will be sent to sea to make a diversion, but the writer says he thinks it madness, knowing the crews to be discontented and undisciplined »